RICHARD LECLERC

LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE ET L'ORGANISATION DU TERRITOIRE (1867-1990)

Thèse
présentée
à l'École des gradués
pour l'obtention
du grade de Philosophiae Doctor (Ph.D.)

FACULTÉ DES LETTRES
DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE
UNIVERSITÉ LAVAL
QUÉBEC

AVRIL 1991

RÉSUMÉ LONG DE LA THESE

L'impact sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique de la politique ferroviaire québécoise constituait un des objectifs fondamentaux sous-jacents à l'étude des activités du gouvernement du Québec dans ce secteur. En mettant en pratique les travaux déjà engagés, sa visée était l'analyse, à partir d'une approche systémique, des liens existants entre l'action gouvernementale et le développement du réseau ferroviaire. Un autre objectif était d'examiner la fonction que cet intervenant a occupée comme agent de promotion du transport sur rail.

Sans égard à l'introduction, la thèse se divise en cinq parties dont le contenu s'harmonise dans l'intention de cerner la problématique à sa base. L'introduction en constitue la première section. Elle cherche à délimiter les cadres constitutifs de la recherche. La première partie est d'une importance stratégique pour le déroulement subséquent de la thèse. Elle comporte la présentation du cadre conceptuel, du modèle et des hypothèses de recherche. Ils ont servi de catalyseur pour l'examen des rapports existant entre les variables à l'étude. Les quatrième et cinquième chapitres de la deuxième partie se veulent un énoncé du cadre méthodologique de la thèse. On y révèle qu'elle adopte une méthode analytique qui s'appuie sur une logique déjà éprouvée en géopolitique mais dont les applications concordent avec les orientations de la thèse. En procédant à une rétroaction d'ensemble, on a précisé les retentissements de la souveraineté partielle de l'État québécois sur le transport sur rail et certaines répercussions en furent déduites.

La quatrième partie se veut une présentation de l'évolution de la politique ferroviaire depuis 1867. Le chercheur s'est intéressé à l'examen des éléments qui appuyèrent l'organisation de la politique. Dans un premier temps, les dépenses gouvernementales furent ventilées par région dans le dessein de reconnaître les zones favorisées par la politique ferroviaire. Subséquemment, cette présentation comporta, pour chaque période à l'étude, un exposé global du contexte géo-économique, juridique et administratif ayant enveloppé les interventions québécoises. Dans des chapitres distincts, la politique, ainsi que les activités qui en découlent, ont été présentées. L'ensemble de cette partie devait aider à jauger le dynamisme gouvernemental dans ce secteur. Ils ont pour but de cerner, par le biais de l'analyse de contenu, les assises ayant concouru à l'intervention gouvernementale en matière de transport sur rail.

Dans l'esprit de la dernière partie, la démarche scientifique empruntée est de type géographique. Par le biais de variables, l'impact de la politique sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional a été mesuré globalement par le recours à une étude de cas. Dû à l'étendue temporelle de la thèse et dans l'intention de concentrer l'analyse, l'emphase fut mise sur un cas représentatif du contexte général prévalant pour toute la période. Par une étude de cas dont le point de mire était le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, un rapport indubitable entre la politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise fut établie.

RÉSUMÉ

Faisait appel aux fondements de la géographie des transports, nous nous sommes servis des cadres conceptuels de ce champ disciplinaire pour les appliquer à l'aménagement du territoire et au développement économique régional. En mettant en pratique les travaux géographiques déjà engagés, l'objectif était d'analyser, à partir d'une approche systémique, les rapports existants entre le gouvernement québécois et l'essor du réseau ferroviaire. Un autre objectif de cette thèse était d'examiner la fonction qu'a occupé ce gouvernement comme agent de promotion du transport sur rail. En matière de transport ferroviaire, le rôle qu'ont pu avoir les politiques québécoises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional, n'avait pas encore été étudié. La thèse a permis d'analyser quels ont été les processus ayant contribué à ces interventions sur l'essor des chemins de fer depuis 1867. Il appert sans le moindre doute que, pour la période 1867-1990, les agents sociétaux ont joué un rôle majeur dans le développement de la politique ferroviaire. La recherche a établi qu'il existait un lien entre cette politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise.

MOTS-CLÉS: Transport ferroviaire, Gouvernement du Québec, Aménagement du territoire, Développement économique régional.

SYMBOLES

Les symboles suivants sont utilisés dans cette thèse pour tous poids, mesures et valeurs monétaires et ce en conformité avec le système international d'unité (S.I)

m: Mètre

m^2: Mètre carré

cm: Centimètre

mm: Millimètre

kg: Kilogramme

g: Gramme

t: Tonne métrique

km: Kilomètre

km/h: Kilomètre par heure

kW: Kilowatt

M: Million

G: Milliard

$: Dollar

AVANT-PROPOS

La présente thèse sur les interventions du gouvernement québécois en matière de transport ferroviaire a été réalisée dans le cadre du programme de doctorat offert par le département de géographie de l'Université Laval.

L'aboutissement de cette recherche est le fruit du support constant de nombreuses personnes qui m'ont appuyé pour la mise en oeuvre et la rédaction de cette recherche.

Je désire remercier le corps professoral du département de géographie de l'Université Laval, qui a accepté de soutenir et d'encadrer ma thèse. Soulignons en particulier l'apport précieux du professeur Joël Rouffignat qui a accepté de diriger cette recherche, ainsi que de messieurs Jacques Bernier, François Hulbert et Marcel Pouliot (Université de Sherbrooke), examinateurs de la thèse. Pour la réalisation de cette étude, leur assistance et leurs suggestions me furent d'une grande utilité.

La réalisation de cette vaste entreprise n'aurait guère été possible sans le soutien et l'aide technique qui me furent fournis lors de mes visites sur le terrain par les mandataires des entreprises ferroviaires opérant sur le territoire étudié. Parmi ces personnes signalons: Georgette Gauthier de la Compagnie minière Québec-Cartier (Port-Cartier), Gabriel Misson de la QIT-Fer et Titane (Havre Saint-Pierre), Jacques Richard de la Compagnie du chemin de fer Roberval Saguenay (Jonquière), et de nombreux fonctionnaires du gouvernement du Québec.

Je désire souligner la contribution financière du Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) qui m'a octroyé, dans le cadre du programme de bourse dans le domaine du transport (Concours A-4), une subvention afin que je puisse mener à terme cette thèse.

En terminant, j'aimerais également souligner le soutien constant de ma famille qui m'a permis d'en arriver à ce cycle d'études.

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE V: TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNÉES

TROISIEME PARTIE
Lois constitutionnelles et transport ferroviaire

CHAPITRE VI: LE QUÉBEC UN CAS UNIQUE ?

CHAPITRE VII: GÉOGRAPHIE CONSTITUTIONNELLE DU QUÉBEC EN MATIERE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

QUATRIEME PARTIE
La politique ferroviaire québécoise: De sa conception à ses extrants

CHAPITRE VIII: LES IMPLICATIONS FINANCIERES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1867-1990)

CHAPITRE X: L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE

LISTES DES TABLEAUX

LISTES DES FIGURES

ANNEXES

ÉLÉMENTS POUR L'ÉTUDE DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

I. MISE EN SITUATION

A. Objet de recherche

> [...] y-a-t-il un pays mieux situé que le nôtre pour les chemins de fer, pour y développer ses industries naissantes et ses richesses naturelles? [...] nous avons toutes les raisons du monde pour nous engager à développer nos ressources naturelles, industrielles et commerciales et par conséquent construire des chemins de fer, pour permettre à ceux qui produisent de pouvoir transporter ces produits aussi facilement et à aussi bon marché que possible sur les grands marchés. Et puis quelle augmentation dans la fortune privée! Combien vaut plus la terre d'un particulier, quand un chemin de fer passe près de cette terre, qu'elle ne valait avant le passage du chemin de fer! (1)

Cet épigraphe emprunté à Honoré Mercier (1840-1894), premier ministre du Québec de 1887 à 1891, met en proéminence une cause qui trouva chez cet homme d'État, un ardent défenseur du chemin de fer, instrument suprême pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional de ce pays neuf.

L'objectif constitutif concourant à cette thèse est d'analyser les fondements ayant conduit le gouvernement du Québec à intervenir dans le secteur ferroviaire. Consécutivement, la visée principale à laquelle est appelée à répondre cette étude, est l'examen des impacts qu'a eu cette action sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. L'enseignement implicite à cette recherche étant de vérifier si le cadre constitutionnel canadien a eu pour corollaire d'endiguer l'action gouvernementale dans ce secteur, sachant qu'à l'intérieur de son aire de souveraineté et tout au long de l'histoire de l'État québécois, il fut un puissant

---

(1) MALENFANT, N. (1890) Débats de la Législature de la province de Québec: Première session de la septième législature. p. 483.

agent de développement des infrastructures de transports terrestres, ceci en harmonie avec ses intérêts socio-économiques.

La présente recherche entend se consacrer également à l'étude des activités dont s'acquitte le gouvernement du Québec dans le secteur du transport sur rail (2). Il les exerce dans le cadre de sa mission économique, de même qu'en concordance avec les paramètres juridictionnels qui lui sont dévolus, en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

Ayant présenté sommairement, mais avec concision, les orientations directrices de cette recherche, abordons les champs disciplinaires à partir desquels elles seront examinées.

La géographie, notamment celle s'intéressant aux transports, s'avère être un champ disciplinaire vaste et polyvalent qui met à son service une multitude de connaissances et de méthodes émanant des sciences humaines et pures. Cette participation interdisciplinaire au savoir géographique doit être assimilée comme une source d'enrichissement donnant accès à l'érudition. Par ailleurs, cette géographie doit faire appel à des disciplines variées (p. ex. science politique) et à la quintessence qu'elle peut en tirer dans le dessein d'occuper un rôle de catalyseur au sein de ce champ de recherche qui a pour objectif final, l'étude du développement spatial des réseaux de transport.

Mais pourquoi s'avère-t-il souhaitable de viser à l'atteinte de la synergie disciplinaire? Le précepte fondamental de la recherche n'est pas tant la lutte pour une approche particulière et culminante sur sa rivale que l'atteinte de résultats les plus conformes à la réalité. On doit donc encourager l'utilisation la plus judicieuse de ces approches, dans l'intention de contribuer à l'analyse globale, plutôt que sectaire, des connaissances en géographie des transports.

Dans le cadre de cette étude, l'appoint des propositions théoriques élaborées par certains géographes (3) et corrélatives à notre sujet de recherche, sera adapté au dessein de la thèse puis

---

(2) Avant de poursuivre cet exposé, il serait souhaitable d'expliciter succinctement le concept transport ferroviaire. Indubitablement, la représentation liminaire que suscite à l'esprit ce terme, c'est le chemin de fer légendaire, ouvreur aux colonisateurs du XIXe siècle, des terres neuves de l'Ouest nord-américain. Mais ce mode n'est qu'un des éléments constitutifs que recouvre ce vocable. Ce terme a une application généralisatrice, car il regroupe tous les modes de locomotion procédant de la technologie ferroviaire. En plus des chemins de fer conventionnels, ce concept chapeaute les applications dérivées de cette technique (p. ex. métro).

(3) Mentionnons à cet égard, les travaux de Michael Eliot Hurst (1973), du département de géographie de l'Université Simon Fraser (Canada), qui proposa, dans *Transportation and the Societal Framework*, un cadre d'analyse sociétal pour l'étude des systèmes de transport. Signalons la contribution québécoise de Marcel Pouliot (1980), professeur au département de géographie de l'Université de Sherbrooke (Québec), qui a également oeuvré dans une direction

appliqué au cas québécois par le biais de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, qui sont les résultantes ostensibles de l'action étatique sur l'espace.

L'objectif principal est de circonscrire, par l'entremise de l'approche systémique et de l'analyse géographique, les incidences sur le territoire québécois de l'intervention gouvernementale en matière de transport sur rail. Cet aboutissement est déductif de la dynamique existante entre le gouvernement du Québec et l'environnement qui l'enceint.

Par ailleurs, cherchant à attribuer une typologie à cette étude, celle-ci est qualifiable de recherche socio-économique appliquée (4). La thèse en s'affiliant au courant systémique, procède des connaissances fondamentales transmises en géographie par ce mouvement. En analogie à ce discours, on aspire à rencontrer des applications utilitaires ayant pour finalité l'analyse des conséquences sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional de la politique ferroviaire québécoise.

B. Intérêt et contribution scientifique de la recherche

Dans le spectre du sujet de recherche projeté, la thèse a pour ambition liminaire de concourir à l'amélioration et à l'examen de connaissances qui seront d'un apport formel pour le progrès de la géographie québécoise des transports. Par ailleurs, elle vise à apporter une contribution à l'étude d'un sujet ignoré par les chercheurs ayant le transport en milieu québécois comme champ de recherche, c'est-à-dire le rôle et les activités du gouvernement québécois dans le secteur ferroviaire.

Par corollaire, trois considérations justifient le caractère inédit et novateur de la thèse. Dans un premier temps, l'étude propose une analyse transcendante qui permet de cerner, dans son intégralité spatiale et socio-économique, la problématique ferroviaire québécoise. Deuxièmement, elle constitue une occasion unique d'explorer un sujet de recherche généralement omis par les scientifiques québécois. Jusqu'à ce jour, une quantité négligeable de mémoires, de thèses ou d'articles scientifiques, portant sur le transport sur rail, a été réalisée au Québec. Cette thèse constitue un des rares exercices où la perspective géographique est appliquée à l'analyse

---

analogue, en présentant, dans *Le transport et la géopolitique: Analyse géographique*, certaines propositions en vue d'amender les carences du modèle de Eliot Hurst.

(4) Aux fins de la thèse, il faut entendre par recherche socio-économique en transport, l'ensemble des travaux dont le dessein est d'enrichir les connaissances corrélatives à l'étude de l'environnement, ainsi que des interventions gouvernementales ayant contribué à l'émergence du transport et des impacts inhérents qui se répercutent sur un territoire.

des chemins de fer québécois. Finalement, en antinomie aux usages prévalant chez les géographes nord-américains du transport et dans un esprit d'éclectisme, la recherche n'entend pas se restreindre au point de vue méthodologique à une démarche d'analyse exclusive.

En se référant aux figures I, II et III, on constate un déséquilibre entre les activités de recherche en systèmes de transport de toute nature et celles qui sont imputées au transport sur rail. Un relevé comparatif, esquissé mais révélateur de cette tendance permet de mieux discerner cette conjoncture comme le démontre une compilation des articles publiés entre 1952 et 1990, dans les *Cahiers de géographie du Québec*, périodique diffusant le savoir géographique des universitaires québécois. Un second document intitulé *Inventaire de la recherche* est publié périodiquement par le ministère des Transports du Québec depuis 1975. Cet inventaire présente une recension des études techniques et socio-économiques effectuées pour le ministère par son personnel ou par l'entremise de contrats accordés à des organismes externes. Dans un second volet, le document expose l'ensemble des projets de recherche en voie de réalisation dans le cadre du programme ministériel de bourses d'études dans le domaine des transports.

Le constat qui ressort de ce dénombrement est que l'étude sur le transport sur rail québécois occupe auprès de ces deux organes de diffusion scientifique une place modique par rapport à l'intégralité de la recherche en transport.

Le Québec possède d'excellentes équipes oeuvrant dans ce secteur mais elles sont engagées pour la plupart dans des projets de recherches à vocation pan-canadienne non orientés vers les besoins spécifiques de la nation québécoise (5). Ce phénomène est compréhensible, les activités de ces groupes étant largement tributaires de subsides versés par des organismes gouvernementaux canadiens ou par des entreprises ferroviaires privées (p. ex. CP Rail).

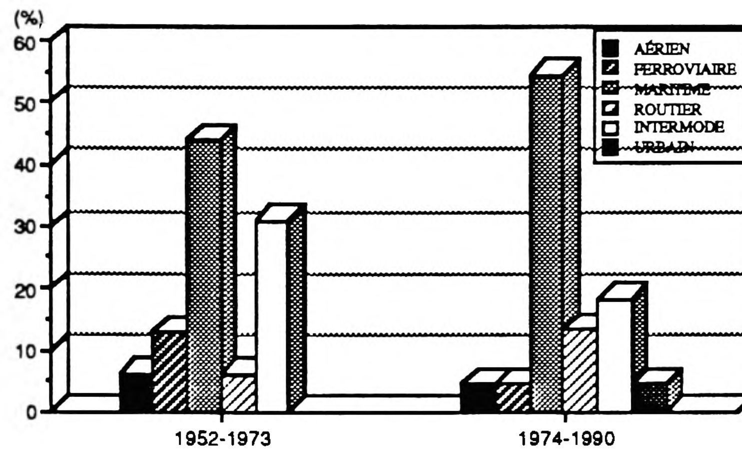
Cette situation s'explique par la prééminence des compétences constitutionnelles dont est nanti l'État canadien en matière de transport ferroviaire et, d'autre part, par l'atonie du gouvernement du Québec à occuper pleinement le champ juridictionnel qui lui revient dans cette sphère. Cette quasi-inaction, qui trouve sa genèse dans "les problèmes de juridiction [qui] sont [...] des barrières légales et psychologiques" (6), entrave, tant dans l'administration publique que dans le milieu scientifique québécois, l'établissement de structures consistantes qui favoriseraient l'essor d'activités de recherche subordonnées aux priorités du Québec dans ce secteur.

---

(5) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Les voies de l'avenir: La recherche et le développement en transport. p. 100.

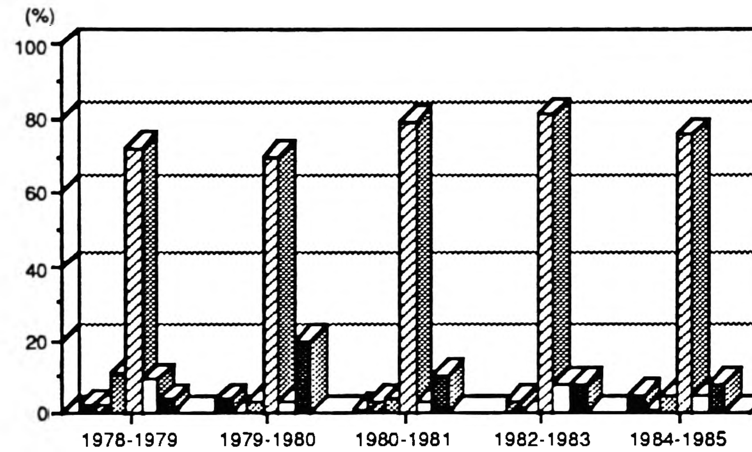
(6) Ibid., pp. 101-102.

Figure I: CAHIERS DE GÉOGRAPHIE DU QUÉBEC, 1952-1990



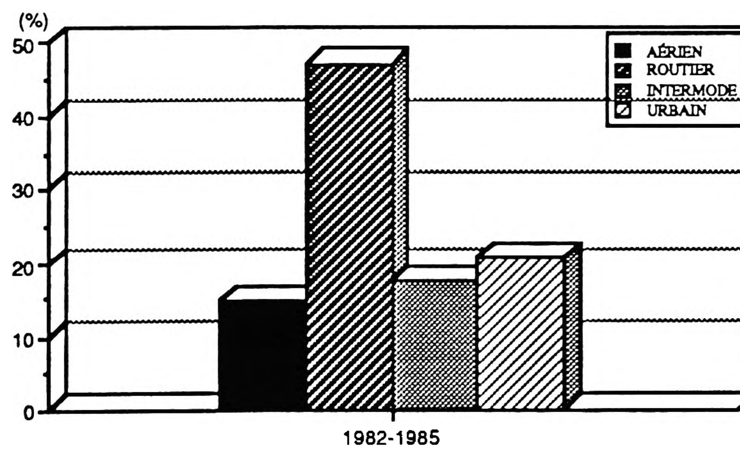
Source: Cahiers de géographie du Québec.

Figure II: MINISTERE DES TRANSPORTS, 1978-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Inventaire de la recherche.

Figure III: BOURSES D'ÉTUDES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT (FCAR), 1982-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Inventaire de la recherche.

Depuis l'aube du XXe siècle, une tangente analogue est perceptible en ce qui concerne les recherches terminales déposées dans les universités québécoises, aux fins de sanction des études. Les mémoires et thèses sur ce mode de transport et ayant de surcroît le cadre québécois comme terrain d'étude sont des documents rarissimes, comme le corrobore le tableau I. Il va sans dire que l'étude des compétences et des activités du gouvernement du Québec dans ce secteur n'a été que très exceptionnellement abordée et analysée par les étudiants.

Le profil prépondérant des quelques travaux universitaires réalisés relativement au transport sur rail se confine dans 66,7% des cas à une étude monographique portant sur une ou quelques entreprises. L'examen de cette recension dévoile une constante particulièrement intéressante. Depuis 1925, c'est aux universités Laval et de Montréal (incluant l'École des Hautes Études Commerciales) que revient le duopole québécois des mémoires et des thèses effectués dans ce secteur de recherche.

La répartition des travaux selon le cycle d'études révèle que 44,4%, 33,3% et 22,2% de cette production furent accomplis respectivement dans le cadre d'un programme de baccalauréat, de maîtrise ou de doctorat. Quant à la discipline géographie, jusqu'aujourd'hui, on constate qu'aucune thèse n'y a été réalisée sur le transport ferroviaire québécois.

Les institutions de Québec et Montréal se sont appropriées par le biais de leur département de sciences économiques (38,9%), de sciences géographiques (27,8%) et d'histoire (11,1%), quelque 77,8% de cette production intellectuelle. Le complément revenant aux départements d'histoire à d'autres universités nord-américaines, Queen's, Maine et Ottawa (22,2%). Ajoutons à titre indicatif qu'à l'exception de deux travaux, tous furent rédigés par des francophones.

Hypothétiquement, cette concentration institutionnelle et ethnique peut se justifier par deux présomptions non vérifiées: 1) des champs et des domaines d'études divergents et propres aux autres universités du Québec expliquent ce constat; 2) le désintérêt des citoyens de langue anglaise pour les questions québécoises motive l'exclusion, dans ce domaine de recherche, des institutions anglophones établies au Québec.

A l'évidence de ce survol, il appert que la contribution scientifique de la présente thèse est indubitable. Il est en effet péremptoire que, jusqu'à ce jour, aucune étude n'ait été conduite afin d'analyser dans sa globalité, sur un espace temporel aussi exhaustif, l'évolution du réseau ferroviaire québécois en corrélation avec l'intervention gouvernementale comme ferment vivifiant de développement territorial.

Tableau I: INVENTAIRE DES MÉMOIRES ET THESES RELATIF AU TRANSPORT FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE QUÉBÉCOIS

Année	Auteur	Titre	Université
		Administration (1e cycle)	
1925	Courtois, Rosaire	Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec.	HÉC
1929	Beauchemin, L-E.	La Question des chemins de fer dans la Province de Québec.	HÉC
1942	Lapointe, Gérard	L'Influence des chemins de fer dans le développement industriel de la Province de Québec.	Laval
1951	Beaulieu, Jean-Marie	La Compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway.	HÉC
		Aménagement du territoire et développement régional (2e cycle)	
1986	Leclerc, Richard	L'Infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.	Laval
		Economique (1e cycle)	
1938	Cloutier, Lucien	Le Québec Central.	Laval
1945	Bergevin, J-B.	Le Chemin de fer Québec-Saguenay.	Laval
		Economique (2e cycle)	
1977	Boivineau, J-F.	Étude sur la ligne ferroviaire des Deux-Montagnes.	Montréal
		Géographie (1e cycle)	
1970	Lafontaine, Pierre	L'Evolution de l'infrastructure du réseau ferroviaire dans la région de Québec.	Laval
1970	Pelletier, Claude	L'Evolution et les fonctions de la cour de triage de Joffre.	Laval
		Géographie (2e cycle)	
1971	Charron, Pierre	Le Réseau ferroviaire du Québec.	Montréal
1984	Boucher, Louis-J.	Idéologie de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental.	Laval
		Histoire (2e cycle)	
1937	Brault, Lucien	Le Premier chemin de fer au Canada.	Ottawa
1962	Pillsbury, David	The History of the Atlantic and St-Lawrence Railroad Company.	Maine
		Histoire (3e cycle)	
1967	Gagnon, Rodolphe	Le Chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900).	Laval
1973	Young, Brian	The North Shore Railways: a Study of the Montreal Colonization Railroad and the North Shore Railway.	Queen's
1978	Gervais, Gaétan	L'Expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895).	Ottawa
1983	Stewart, Michel	Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État.	Laval

Quant à l'intérêt de la recherche, elle trouve sa raison d'être dans l'attention timorée mais existante qu'a renouvelée depuis le début de la décennie 1970, le gouvernement du Québec à l'égard de ce mode de locomotion (7). A cette conjoncture propice, s'est ajouté en mars 1981, à l'occasion de la Conférence sur l'économie du grand Montréal, l'engagement du gouvernement d'accentuer la recherche en transport. Huit mois plus tard, cette volonté s'est affirmée par l'adoption d'un décret gouvernemental créant un groupe de travail, ayant pour mission d'établir l'état de la recherche québécoise en transport et de fournir au mandataire des orientations de recherche à privilégier au cours des prochaines années. La prospection du groupe d'étude se traduisit par la publication du rapport *Les voies de l'avenir: La recherche et le développement en transport* présenté en février 1983 au ministre des Transports, Michel Clair.

Le rapport, parmi les nombreux constats relevés, dénote que le transport sur rail occupe dans l'espace québécois une position importante. Paradoxalement le gouvernement du Québec possède, dans ce secteur, une anémie de connaissances relativement aux impacts de ce mode de transport sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Par corollaire, le groupe de travail recommanda aux gouvernants un meilleur soutien à la recherche socio-économique en transport ferroviaire dans l'intention de favoriser:

> [...] l'analyse d'impacts intersectoriels de politiques diverses; notamment de l'interaction entre le transport ferroviaire, le développement économique régional et l'aménagement du territoire, évaluation de l'impact des politiques ferroviaires gouvernementales sur l'efficacité des systèmes ferroviaires, sur les interdépendances commerciales entre régions et sur l'économie du Québec, etc. (8)

Ce document, nonobstant la destinée qui lui fut attribuée par l'appareil politique, n'aura point été un exercice infécond, puisqu'il aura suscité la réalisation de cette thèse. Tenant compte de ce contexte, la présente étude, par son caractère original et novateur, entend proposer dans son cheminement la rencontre de cinq objectifs fondamentaux:

- participer au développement de connaissances dans un domaine de recherche prioritaire pour le ministère des Transports du Québec.
- favoriser une meilleure compréhension des mécanismes d'action du gouvernement du Québec en matière de transport ferroviaire comme moyen d'intervention sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

---

(7) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La recherche sur les transports au Québec. p. 35.

(8) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Op.cit., p. 105.

- analyser le rôle du transport sur rail comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional au Québec.

- contribuer à l'avancement d'un champ disciplinaire encore en émergence au Québec, c'est-à-dire la définition d'une géographie des transports spécifique à la réalité québécoise.

- mettre en valeur et interpréter les informations et les documents contenus dans le fond gouvernemental québécois concernant le dossier ferroviaire.

Ces éléments constitutifs ayant été énoncés, il s'avère maintenant possible de mettre un terme à ces propos afin d'exposer le contexte dans lequel s'insère la recherche.

C. Délimitations territoriales et chronologiques de la thèse

Cette mise en situation ne serait guère exhaustive si le contexte dans lequel s'inscrit la thèse n'était point introduit. Par conséquent, la présente section rencontre sa justification dans l'obligation de décrire les délimitations géographiques et temporelles de la recherche.

1. Le territoire

Conformément aux intentions préalablement exposées, l'État québécois est l'entité géographique qui constitue l'objet de la thèse. En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, l'Assemblée nationale du Québec dispose de pouvoirs exclusifs pour légiférer en matière de transport sur rail intra-territorial, c'est-à-dire aux lignes ferroviaires dont les ramifications ne s'étendent pas au-delà de ses frontières. Ainsi, l'encadrement spatial de la recherche trouve sa justification dans ces limites juridictionnelles qui endiguent la souveraineté québécoise à ce territoire.

Localisé au nord-est du continent nord-américain, le Québec partage ses frontières à l'ouest et à l'est avec trois provinces canadiennes et au sud avec quatre états étatsuniens (figure IV). D'une superficie totale de 1 667 926 km^2 (soit plus que la superficie occupée par l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et la Norvège), la majorité de ses citoyens résident au sud du 50° parallèle, c'est-à-dire dans la partie méridionale. Ainsi, 91% de la population québécoise se concentre dans les Basses-terres du Saint-Laurent et des Appalaches, régions physiographiques ne comptant que pour 14% de l'étendue globale du Québec, laissant le reste du pays faiblement occupé (9).

---

(9) QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1989) Le Québec statistique 1989: 59e édition. pp. 237-239.

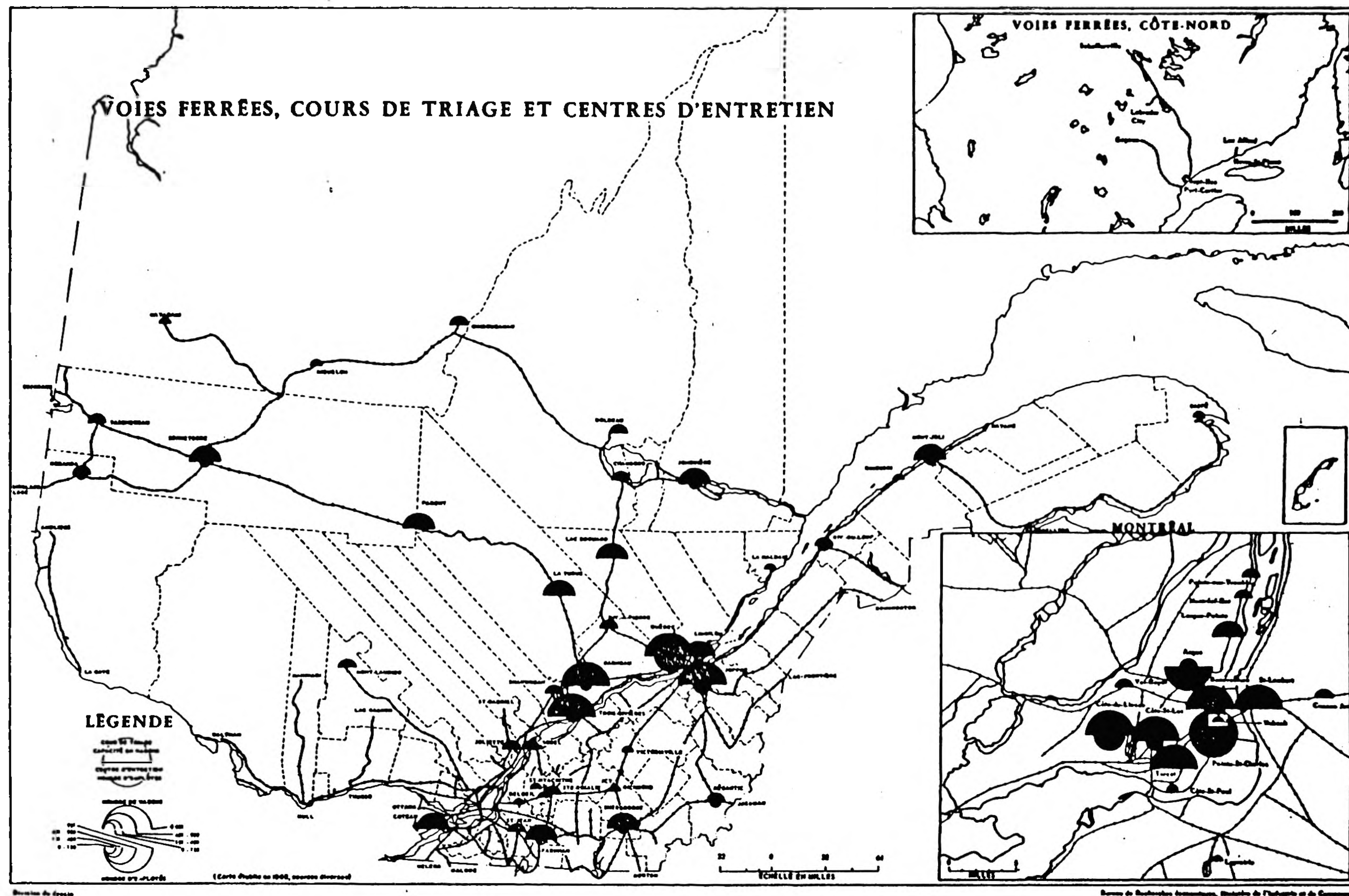
Figure IV: LE QUEBEC EN AMERIQUE



Echelle 1: 65 000 000

Projection de Robinson

Figure V: RESEAU FERROVIAIRE QUEBECOIS



Source: QUEBEC. Bureau de la statistique du Québec (1967) Annuaire du Québec 1966-67. p. 736

En parallèle à la concentration spatiale, c'est à l'intérieur de ces limites, foyer initial de peuplement et de colonisation, que s'est développé depuis le XIXe siècle, l'essentiel de ce qui forme le réseau ferroviaire québécois contemporain (figure V). Par ailleurs, c'est aussi à la fin de ce siècle que le transport ferroviaire urbain fit son apparition dans certaines agglomérations urbaines du Québec (p. ex. Montréal).

En 1987, toutes les régions du Québec étaient desservies par le rail; toutefois en raison de causes imputables à des facteurs physiques et humains, plus de 85% des lignes ferroviaires en opération se localisaient en-deça du 50o parallèle. Le complément du réseau est constitué par les trois chemins de fer miniers évoluant dans la région administrative de la Côte-Nord (10).

2. Les périodes chronologiques

La thèse se propose d'étudier, pour la période s'échelonnant de 1867 à 1990, la politique gouvernementale du Québec dans le secteur du transport ferroviaire, tant conventionnel qu'urbain. Le choix de l'année 1867, comme repère de départ, n'est point issu d'une circonstance fortuite mais repose plutôt sur un événement historique.

L'étude se voulant exhaustive et systématique, l'adoption de l'intervalle 1867-1990, répond à la volonté d'analyser les actions gouvernementales québécoises en s'appuyant sur le régime constitutionnel qui conditionne l'organisation et le partage actuel des compétences législatives au sein de la Fédération canadienne. En 1867, la ratification par la Couronne britannique du pacte fédératif fournit une impulsion sans précédant pour l'implantation du transport sur rail au Canada. Ce résultat n'est pas inopiné car l'établissement d'un réseau ferroviaire pan-canadien constituait une des modalités ayant concouru au regroupement de colonies anglaises du continent nord-américain.

A cette occurrence politique qui a commandé 1867 comme point-repère, s'ajoute le fait que la structuration du réseau ferroviaire actuel est imputable à l'expansion qui s'est produite postérieurement à cette année. Par ailleurs, ce n'est que dans la seconde moitié du XIXe siècle que le développement d'une technologie ferroviaire plus performante et mieux éprouvée a contribué d'une façon décisive à cet essor, initié par le désir politique de créer un marché économique canadien.

---

(10) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Le réseau ferroviaire: Québec. p. 21.

Dans l'intention de mettre en relief et de positionner dans son contexte la politique ferroviaire québécoise, la période-témoin proposée précédemment se segmente en trois sous-périodes. Cette organisation, qui repose sur une approche chronologique, possède le mérite de structurer l'exposé en vue de refléter adéquatement les grandes étapes de l'évolution du processus à l'étude et des territoires qui y sont soumis. Ce découpage périodique procède des conditions politiques et technologiques qui ont imprimé leurs destinées au développement du transport sur rail. Conséquemment, voici les balises ayant permis de mieux cerner dans le temps cette circonscription.

Le développement du réseau ferroviaire: 1867 à 1920

Cette période se caractérise par une extension rapide du réseau ferroviaire québécois dans les régions périphériques et centrales, ainsi que par le soutien financier massif que l'Administration québécoise y accorde. Les subventions gouvernementales versées aux entreprises ferroviaires pour la construction de chemins de fer ont contribué notamment à l'ouverture et au peuplement de nouveaux territoires de colonisation dans l'arrière-pays de la vallée du Saint-Laurent.

Maturation du réseau et indifférence québécoise: 1921 à 1970

Le développement rapide du transport routier, mode alternatif et concurrentiel au chemin de fer, imprima un sérieux coup de frein à l'expansion des lignes ferroviaires sur le continent nord-américain, mouvement dont ne fut pas exempté le Québec. Dès lors, pour un ensemble de motifs, le gouvernement québécois adopta un profil bas quant aux questions relatives à ce mode de transport, même si de nouvelles lignes sont ouvertes dans les régions périphériques. Dorénavant, le rôle de l'Administration se limita à la régulation des activités ferroviaires soumises à sa juridiction. Par ailleurs, ponctuellement et en fonction des besoins suscités par le milieu, elle dispense une aide technique ou financière aux organismes qui en font la requête.

Développements d'une juridiction délaissées: 1971 à 1990

Dans le dessein d'occuper intégralement le champ juridictionnel que lui accorde la *Loi constitutionnelle* et de maximiser la souveraineté territoriale qui lui revient, le gouvernement du Québec porte, depuis le début des années 1970, un intérêt renouvelé et vivifiant pour la question ferroviaire. Plus qu'un simple observateur, il s'implique concrètement dans plusieurs projets pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional du Québec.

Contrairement aux périodes précédentes, l'Administration consacre l'essentiel de son activité au développement et à l'appui du transport ferroviaire urbain dans la région montréalaise. Néanmoins, il accorde aussi une attention particulière à la consolidation du réseau ferroviaire localisé dans les régions périphériques du Québec.

D. Présentation de l'organisation de la recherche

Nonobstant l'introduction, la présente recherche comprend cinq parties, dont le contenu individuel s'harmonise pour cerner efficacement la problématique qui la soutient. L'introduction en constitue la première phase. Elle cherche à circonscrire les cadres constitutifs de la thèse en la positionnant par une mise en situation du sujet et un exposé de la problématique d'ensemble.

La première partie est d'une importance stratégique pour le déroulement subséquent de la thèse. Elle implique les énoncés du cadre conceptuel (chapitre I), du modèle de recherche (chapitre II) et des hypothèses (chapitre III). Ils serviront de catalyseur pour l'analyse des relations existantes entre les variables à l'étude.

Les quatrième et cinquième chapitres de la seconde partie se veulent un exposé du cadre méthodologique de la recherche. On y apprendra que la thèse adopte un cheminement analytique qui s'appuie sur une logique déjà éprouvée en géographie politique mais dont les applications concordent avec les orientations de la thèse. La démarche s'inspire de l'analyse géographique et de l'approche décrite par Blais (1979) pour l'analyse des politiques gouvernementales. Il édicte, à partir de l'ouvrage *Policy Analysis* (11), que trois questions doivent être campées dans la détermination de jauger l'intervention étatique: “ce que font les gouvernements (la nature de leur intervention), pourquoi il le font (les causes de leur intervention) et ce que cela change (les conséquences de leur intervention)” (12).

Dans une première phase de la troisième partie, un inventaire comparatif des activités ferroviaires de quelques nations évoluant dans un cadre constitutionnel analogue à celui du Québec, alimentera les ferments nécessaires au positionnement du sujet de recherche. Dans le chapitre VII, en procédant à une rétroaction d'ensemble, on sera en mesure d'établir les retentissements de la souveraineté partielle de l'État québécois sur le transport ferroviaire et d'en défalquer certaines conséquences.

---

(11) DYE, Thomas (1976) Policy Analysis. p.1.

(12) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois 1952-1973. p. 174.

En harmonie avec la première interrogation proposée par Blais, la quatrième partie se veut une présentation de l'évolution de la politique ferroviaire depuis 1867. Le chercheur s'attachera à l'analyse des éléments qui ont stimulé l'édification de la politique.

Dans un premier temps, les dépenses gouvernementales seront ventilées géographiquement en vue d'identifier les régions privilégiées par la politique ferroviaire. Subséquemment, cette présentation comportera des exposés généraux du contexte géo-économique, juridique et administratif entourant les interventions québécoises pour chaque période. Dans des chapitres distincts, la politique ferroviaire, ainsi que les activités qui en découlent, sera introduite. L'ensemble de ces parties permettront de mesurer le dynamisme gouvernemental dans ce secteur. Ils ont pour objectif liminaire de relever, par le biais de l'analyse de contenu, les fondements qui sont à la genèse de l'incursion gouvernementale dans ce secteur.

Jusqu'à cette section, le cheminement retenu avait pour dessein d'exposer et d'expliquer les fondements ayant concouru à la politique ferroviaire québécoise. Dans le cadre de la cinquième partie, la démarche empruntée en est une essentiellement géographique. Par l'entremise de variables, les effets de la politique gouvernementale sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional seront mesurés globalement par le biais d'une étude de cas. Par ailleurs, en raison de l'étendue temporelle de la thèse et dans le dessein de concentrer l'analyse, l'emphase sera mise sur l'étude d'un cas évocateur du contexte général prévalant pour l'ensemble de la période. Cette partie s'inscrit au point de vue méthodologique en dissidence avec les parties précédentes en faisant usage de méthodes quantitatives différentes, confirmant ainsi l'intégralité et l'alliance d'approches présumées antagonistes.

En péroraison, les principales conclusions qui se libèrent de la thèse seront résumées et à la lueur de celles-ci des avenues futures de recherches, souhaitables pour l'essor constant de ce secteur, seront esquissées.

II. PROBLÉMATIQUE

A. Présentation du problème

Dans la détermination d'asseoir la problématique qui consolide l'ensemble de la recherche, il faut l'insérer dans le contexte historique de la fin du XIXe siècle pour mieux comprendre les facteurs qui ont contribué à la structuration actuelle du réseau ferroviaire québécois. Un tel tour d'horizon permet de situer les motivations ayant amené le Québec à intervenir dans ce secteur. Le chemin

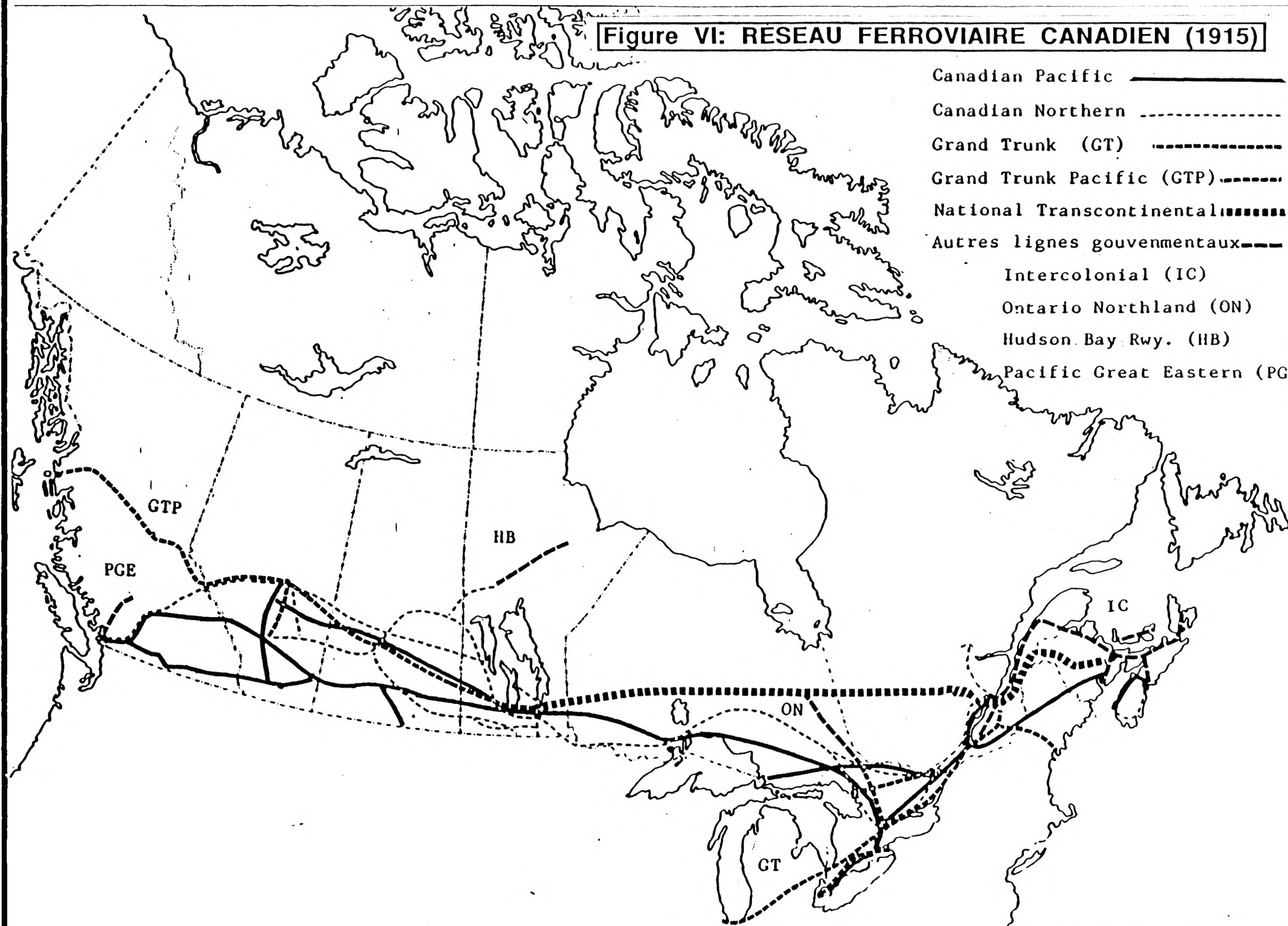
de fer fut un des éléments vitaux qui seconda l'avènement de la nation canadienne. Véritable instrument d'unification territoriale, le rail a autorisé l'extension des frontières politiques et économiques du Canada vers les colonies de l'Empire britannique ayant adhéré à la nouvelle fédération nord-américaine.

Dans la volonté de contrer l'intégration aux États-Unis des territoires situés à l'ouest de l'Ontario et de soutenir l'établissement d'un marché commun au sein de l'union canadienne, par la création de flux d'échanges interprovinciaux, un réseau ferroviaire s'est déployé transversalement au continent nord-américain dans l'axe est-ouest. Ainsi, en réciprocité de l'adhésion en 1871 de la Colombie-Britannique au pacte fédératif, le gouvernement fédéral n'hésita pas à consacrer des investissements colossaux dans l'intention de souder par le biais d'un lien ferré cette contrée au reste du Canada.

Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, la construction d'un chemin de fer vers les rives de l'océan Pacifique a été la résultante d'une vision politique ayant comme dessein l'expansion de l'entité canadienne par l'annexion des territoires de l'Ouest, laquelle occupation s'effectua par la création d'un réseau ferré qui appuya l'établissement de colonies de peuplement, en conformité avec la *National Policy* énoncée par le premier ministre canadien John Macdonald (1815-1891) en 1879.

Afin d'accélérer la colonisation et le développement agricole des Provinces de l'intérieur (c.-à-d. Alberta, Saskatchewan et Manitoba), cette région a été nantie d'un réseau ferroviaire fortement densifié (figure VI). Par ailleurs, l'Ontario méridional n'est pas épargné par cette effervescence. Elle profita du chemin de fer transcontinental et d'importants subsides fédéraux qui permirent la création de nombreux embranchements afin de desservir les communautés locales et de soutenir par la même occasion l'essor du secteur manufacturier ontarien.

L'édification du chemin de fer transcontinental n'a guère favorisé la colonisation et le développement intérieur du Québec, en antinomie aux régions situées à l'ouest de sa frontière. À l'aube du XXe siècle, les quelques lignes ferroviaires qui structurent son réseau se concentrent dans la vallée du Saint-Laurent à l'intérieur du triangle Québec-Montréal-Sherbrooke. La fonction primaire de ces voies est d'assurer le transit est-ouest des échanges commerciaux pan-canadiens ou vers les grands centres industriels étatsuniens. Dans une moindre mesure, elles desservent localement les industries situées en amont de la ville de Québec, plus spécialement celles des régions de Montréal et de l'Estrie.



Source: CANADA. Ministère des Transports (1985) Dates importantes dans l'histoire des chemins de fer canadiens. p. 9.

Dans cette entreprise nationale, de nombreuses régions québécoises, périphériques aux lignes pan-canadiennes ont dû compter sur les généreux subsides du gouvernement québécois pour être désenclavées et bénéficier des bienfaits du transport sur rail. En 1927, le professeur Yves Tessier-Lavigne note que:

> [Le pacte fédératif] a rendu d'immenses services à l'Ontario et aux provinces de l'Ouest relativement aux voies ferrées, elle a procuré de fort bons avantages aux provinces maritimes, mais [il] s'est montré chiche à l'égard du Bas-Canada. Dès 1884, un publiciste européen écrivait: "La province de Québec a été pour ainsi dire livrée à ses propres ressources pour la construction de ses lignes ferrées, alors que les autres provinces, celle de l'Ontario notamment, ont reçu du gouvernement fédéral des subsides très élevés". (13)

Le gouvernement du Québec conscient de cette conjoncture, a porté jusqu'au début du XXe siècle une sollicitude particulière pour le développement ferroviaire. Constituant une alternative pour les régions négligées, il fut par le biais de sa politique ferroviaire, un partenaire privilégié pour les intervenants et les élites régionales (p. ex. le curé Antoine Labelle et son chemin de fer de colonisation des Laurentides). Ce soutien répondait aux démarches directes des milieux nationalistes et ecclésiastiques qui réclamaient des dirigeants politiques des mesures en vue de favoriser l'ouverture de nouvelles régions de colonisation. Pendant que l'Administration fédérale subventionnait massivement la construction de voies ferrées dans les Provinces de l'intérieur, le Québec avait peine à endiguer l'émigration de sa population vers les États-Unis, en raison du surpeuplement et de l'appauvrissement des zones rurales de la vallée du Saint-Laurent.

Tout au long de cette période, les actions du gouvernement québécois dans ce secteur furent marquées sous le sceau de la suppléance. Cette intervention était motivée davantage par la volonté de contrebalancer les carences du gouvernement fédéral à l'égard du développement de son territoire que par celle d'occuper une compétence qui lui était dévolue par la *Loi constitutionnelle de 1867*.

La priorité accordée au transport sur rail par l'Administration québécoise déclina progressivement dès l'aube du XXe siècle. Jusqu'à l'orée des années 1970, les gouvernants qui se succédèrent à Québec s'affranchissent de ce dossier. Du rôle de suppléance qui animait ses actions au XIXe siècle, l'émergence au cours des années soixante de l'État-providence québécois, alliée au désir d'occuper dans sa totalité les pouvoirs constitutionnels qui lui sont dévolus, contribuèrent à l'intérêt renouvelé du Québec pour le transport sur rail. Par opposition

---

(13) TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Québec, les chemins de fer et la Confédération. p. 63.

au contexte prévalant antérieurement, l'attitude d'indifférence céda le pas à un certain interventionnisme qui anime les actions du nouvel État québécois.

Par une action continue, dans le cadre de sa politique d'aide au transport en commun, le ministère des Transports joue depuis le début de la décennie 1970, un rôle de premier plan dans le développement du réseau ferroviaire urbain de la région de Montréal. Quant au transport sur rail des marchandises, le gouvernement, comme il en sera question ultérieurement, s'est engagé dans plusieurs dossiers d'envergure (p. ex. le traversier-rail COGEMA).

Un des corollaires de cette présentation est de nantir le chercheur d'un ensemble d'interrogations qui susciteront des justifications distinctives relativement à ce sujet de recherche. L'intervention gouvernementale dans le cadre fédéral canadien soulève différentes questions. Malgré un champ juridictionnel contraignant, l'Administration québécoise peut-t-elle agir et influencer efficacement le développement du réseau ferroviaire sillonnant son territoire? Depuis 1867, la dynamique gouvernementale dans cette sphère découle-t-elle d'un processus concerté, dûment planifié ou d'initiatives spontanées et dispersées dans l'espace? Quelles sont les interactions que le gouvernement entretient avec son milieu et qui motivent son intervention dans le secteur ferroviaire? C'est à l'intérieur d'un cadre systémique que seront positionnées ces interrogations en prenant pour acquis que le gouvernement du Québec est une constituante intégrante d'un système ouvert où il est soumis perpétuellement à un environnement physique et humain qui conditionne ses destinées.

B. Énoncé du problème

La présente section est transitoire; toutefois, elle constitue dans la démarche globale une des parties maîtresses et directrices sur laquelle repose l'intégralité de la thèse.

Par la considération des propos tenus antérieurement, la recherche se propose d'étudier le rôle qu'a occupé depuis 1867, aux fins d'aménagement du territoire et de développement économique régional, le gouvernement du Québec dans le secteur du transport ferroviaire. Pour atteindre cet objectif, un modèle conceptuel dérivé de théories déjà connues, sera utilisé et appliqué aux fins de la présente thèse.

C. État de la question

Il s'avère primordial pour une recherche qui se veut rigoureuse d'éluder toute ignorance au sein du champ de recherche dans lequel se situe la thèse. À cet effet, une recension exhaustive de la

littérature se révèle la formule accomplie pour effectuer le point sur l'état actuel de la question afin d'asseoir les fondements théoriques et empiriques intrinsèques à la thèse.

Cet exposé est dichotomique. Premièrement une revue des mémoires et thèses ayant le réseau ferroviaire québécois comme sujet de recherche est proposée afin de situer l'état des connaissances dans ce secteur (tableau I). Ces documents ont été retenus car ils constituent l'exercice le plus méthodique de bonification des connaissances acquises depuis le début du XXe siècle. Dans une seconde phase, par le biais des écrits couvrant les approches théoriques en géographie des transports, le champ de recherche dans lequel s'insère la thèse sera présenté.

1. Revue des mémoires et thèses

Dans les universités du Québec, le dépôt d'un mémoire ou d'une thèse ayant comme point de mire le transport ferroviaire, a été jusqu'aujourd'hui un événement singulier. L'objectif de cette revue est de connaître l'ensemble des travaux académiques qui ont été consacrés intégralement à l'étude du réseau ferroviaire québécois. La consultation des répertoires de mémoires et de thèses déposés dans les institutions universitaires canadiennes entre 1867 et 1990, a permis le repérage de dix-huit études traitant du transport sur rail en terre québécoise (14).

Ce dénombrement révèle que les recherches ont été effectuées dans le cadre de trois groupes disciplinaires, soit les sciences économiques (38,9%), l'histoire (33,3%) et les sciences géographiques (27,8%). C'est en s'appuyant sur cette typologie que seront exposées ces études.

1.1 Les sciences économiques

Constituant une exigence terminale pour l'obtention d'un diplôme universitaire de premier cycle, ces mémoires d'envergure moyenne ont été présentés à l'École des Hautes Études Commerciales, au département d'économique et à la faculté de commerce de l'Université Laval, entre 1925 et 1945. Pour l'obtention d'un grade universitaire, Rosaire Courtois sera le premier étudiant à soumettre une dissertation traitant du transport ferroviaire. Intitulée *Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec*, sa contribution fut imitée par Beauchemin, Cloutier, Lapointe, Bergevin et Beaulieu.

---

(14) La source d'information principale qui a permis d'établir cet inventaire est la série de documents intitulés *Thèses canadiennes*, publiés par la Bibliothèque nationale du Canada. Ce document indexe les travaux académiques déposés dans les universités canadiennes, depuis 1947. Par ailleurs, les répertoires de thèses diffusés par chaque institution universitaire ont facilité le repérage des études non cataloguées par la Bibliothèque nationale.

L'ensemble de ces mémoires s'applique à présenter le contexte historique et économique sous-jacent à l'essor du transport sur rail au Québec. Par le biais de monographies, Cloutier, Bergevin et Beaulieu décrivent les processus politiques, législatifs et les tractations financières qui ont entouré la formation des compagnies Québec Central, Québec-Saguenay et Canada and Gulf Terminal. Quant aux apports de Beauchemin, Lapointe et Courtois, ils s'inscrivent dans un mouvement analogue mais se portent sur une perspective globale d'étude du réseau ferroviaire pan-québécois.

Une des qualités de ces travaux, c'est qu'inconsciemment les auteurs font ressortir l'importance du chemin de fer comme outil de développement économique régional. De plus, ils ont su décrire le rôle stratégique incarné par le gouvernement du Québec et les élites régionales (p. ex. ecclésiastiques, industrielles) dans la promotion et l'expansion du réseau. Dans plusieurs régions du Québec (p. ex. Saguenay-Lac-Saint-Jean), l'avènement du chemin de fer contribua au développement agro-forestier, minier et industriel de ces territoires.

Contrairement aux idées reçues, ces études démontrent que des francophones ont participé au développement ferroviaire du pays. L'incursion des Québécois dans ce secteur s'effectua difficilement comme le révèlent Cloutier et Bergevin. On y apprend que malgré les solides garanties financières octroyées par les promoteurs de ces chemins de fer, peu d'investisseurs canadiens font confiance à ces entreprises. Devant l'appréhension des capitalistes anglophones, vis-à-vis de "[...] Canadiens-français [qui] n'inspiraient pas encore une grande confiance, surtout dans les affaires" (15), les dirigeants de ces entreprises autochtones doivent régulièrement se tourner vers les subventions gouvernementales québécoises, les petits épargnants ou solliciter des investisseurs français ou suisses, en vue d'obtenir les capitaux indispensables à la concrétisation de leurs projets.

Dans la seconde moitié du XIXe siècle et dans une moindre mesure au début du XXe siècle, le chemin de fer était perçu comme étant **la** solution pour anéantir tous les maux de la société québécoise. Le rail devenait un outil pour annihiler l'émigration des nationaux, étendre l'oekoumène québécois, installer "des centaines et des milliers de colons [...] sur le beau et riche territoire du Saguenay" (16) ou favoriser le développement touristique (17).

---

(15) CLOUTIER, Lucien (1938) Le Québec Central, p. 8.

(16) COURTOIS, Rosaire (1925) Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec, p. 10.

(17) BERGEVIN, Jean-Baptiste (1945) Le chemin de fer Québec-Saguenay, p. 10.

Un des points de cohésion inhérent à ces dissertations, c'est qu'ils ne visent pas à analyser une situation, mais plutôt à la décrire ou même à la raconter. Ces études empruntent, sans exception, une démarche superficielle qui évacue toute méthode scientifique d'analyse. Les exposés s'articulent de façon logique; néanmoins, les auteurs abordent d'une façon précipitée plusieurs situations qu'ils tentent d'expliquer en quelques lignes n'hésitant pas à interpréter subjectivement les faits. Voici un de ces commentaires types:

> Le fait est quelque peu révoltant. [...] chaque fois que surgissent dans l'Ouest des nouvelles bourgades de Galiciens (citoyen de l'ancienne Autriche-Hongrie) et des Doukhobors, c'est un prétexte à l'exercice des nouvelles initiatives et on leur construisait des chemins de fer. Les représentants de la province de Québec devraient davantage suivre l'exemple de nos collègues de l'Ouest dans leur étonnante spontanéité. (18)

Finalement, dans le dessein d'appuyer leur argumentation, tous les auteurs présentent des données quantitatives (p. ex. recensements) qu'ils décrivent superficiellement. Par ailleurs, le traitement cartographique de l'information est généralement inexistant, ce qui rend difficile la visualisation des régions d'étude.

1.2 Les sciences géographiques

Ce groupe disciplinaire réunit des mémoires déposés aux départements de géographie des universités Laval et de Montréal, ainsi qu'au programme de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval.

L'École des Hautes Études Commerciales fut la première institution universitaire québécoise à dispenser, dès 1910, des cours de géographie économique. Néanmoins, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que seront fondés au Québec des départements de géographie (Laval en 1946, Montréal en 1947, Sherbrooke en 1963) (19) et un programme d'aménagement du territoire (1971). Ces naissances tardives, associées à l'impassibilité des géographes québécois pour ce champ de recherche, justifient le fait que ce n'est qu'à l'aube des années 1970 que furent déposés les premiers mémoires portant sur le transport ferroviaire.

En harmonie avec la géographie descriptive développée par Paul Vidal de la Blache, la quasi-totalité de ces études est axée sur la description globale ou monographique. La popularité de cette

---

(18) TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Op.cit., p. 41.

(19) ASSOCIATION CANADIENNE DES ÉDUCATEURS DE LANGUE FRANCAISE (1967) Esquisses du Canada Français. p. 245.

approche est imputable à l'absence de contributions antérieures dans ce domaine de recherche ainsi qu'à la méconnaissance généralisée de ces chemins de fer. Une telle situation invita donc les premiers chercheurs à orienter leurs travaux vers la description du réseau ferroviaire québécois et puis à exposer ses particularités, afin de fournir des fondements solides aux éventuelles recherches appliquées.

Par rapport aux mémoires des sciences économiques de la première moitié du XXe siècle, ceux présentés en géographie adoptent une approche descriptive similaire en se limitant ordinairement à l'exposé d'une multitude d'informations sommairement discutées. Néanmoins, en communion avec leur discipline, ils se distinguent de leurs ancêtres par le traitement cartographique et photographique de leur sujet de recherche ainsi que par un cadre méthodologique supérieur.

Toutes ces contributions, à l'exception de celle de Boucher, sont essentiellement descriptives, s'attardent à détailler le réseau et à inventorier les spécifications techniques des chemins de fer, tandis que les rares pages consacrées à l'étude des impacts qu'ont ces infrastructures sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional demeurent superficielles. Invariablement, les chercheurs retracent d'abord les facteurs qui contribuent à l'émergence du réseau, puis décrivent le réseau étudié. Les travaux menés par Lafontaine et Pelletier se limitent à ce cadre, tandis que Charron et Leclerc l'outrepassent en abordant brièvement l'analyse et l'interprétation du lien existant entre ce mode de transport et le territoire.

Dans un effort visant à bonifier l'étude du transport ferroviaire dans la région de Québec, Lafontaine présente l'évolution que ce réseau a connue depuis la fin du XIXe siècle. Son objectif était de dresser une rétrospective historique et économique qui situe les facteurs qui lui donnèrent naissance. De cette revue, il relève brièvement le rôle prépondérant qu'a joué la politique ferroviaire québécoise dans ce développement. Puis, l'utilisation de cartes permet au géographe de localiser les lignes ferroviaires et d'effectuer subséquemment une présentation détaillée de ses principales caractéristiques techniques. Finalement, le chercheur démontre sommairement qu'une corrélation existe entre la morphologie urbaine, la localisation industrielle et la concentration d'équipements ferroviaires sur un territoire.

Par sa monographie sur la gare de triage Joffre (Charny), Pelletier répond à des objectifs analogues à ceux de Lafontaine, c'est-à-dire retracer l'histoire de cet équipement puis s'attarder à sa description technique et au trafic y transitant. L'auteur, en consacrant son dernier chapitre aux retombées économiques engendrées par la gare, se borne à une compilation de statistiques qui fait ressortir quantitativement l'importance de cette infrastructure pour la région de Québec.

La troisième étude, conduite par Charron, demeure l'unique contribution qui s'est attardée à la description analytique et globale. Pour l'auteur, le développement et la structuration actuelle du réseau de chemin de fer québécois sont imputables directement au contexte politico-économique nord-américain et à l'oekoumène. Charron énonce qu'il "existe une corrélation [...] étroite entre le milieu géographique et l'exploitation des chemins de fer que nous ne saurions négliger cet aspect" (20). Constat qui amène le géographe à limiter son étude à la hiérarchisation spatiale du transport sur rail, à son évolution temporelle et à la description des équipements utilisés. L'agencement de ces facteurs techniques et géographiques, porte le chercheur à inférer que l'efficacité d'une ligne ferrée est intimement liée à cet environnement.

En procédant à l'étude de la hiérarchisation spatiale, le géographe interprète le développement du réseau ferroviaire. Il dresse le constat suivant: 1) la configuration de l'espace québécois a limité l'expansion des lignes transcontinentales à la rive sud du fleuve Saint-Laurent et à la région de l'Outaouais; 2) au-delà de cet espace, le réseau a un rôle essentiellement régional; 3) Montréal est un noeud de rencontres par lequel transitent la plupart des chemins de fer pan-canadiens.

Ces résultats permettent de comprendre les modalités technico-économiques sous-jacentes à l'exploitation d'un tel réseau, mais éludent toute référence à l'environnement humain comme déterminant du développement de ce système. Par ailleurs, Charron n'aborde pas le rôle des gouvernements comme instrument de structuration du réseau, mais s'attarde plutôt à l'étude de la relation milieu physique-transport pour expliquer ce processus de développement.

Dans le prolongement de ces travaux, le réseau ferroviaire de la région du Québec-Labrador a fait l'objet d'un mémoire dont l'objectif premier était d'en faire une description. Leclerc propose une présentation technique de l'infrastructure ferroviaire qui a soutenu la mise en valeur des richesses ferrugineuses de cette zone, depuis la décennie 1950. Subséquemment, il expose les relations existantes entre le transport sur rail, l'aménagement du territoire et le développement régional de cette contrée nordique. Finalement, l'auteur dégage quelques perspectives pour l'avenir de ce mode de transport dans la région.

De cette contribution émergent cinq constats: 1) le rail n'a pas initié l'extension et le peuplement au Québec-Labrador; 2) la construction de ces lignes, par des intérêts privés, n'est qu'un processus d'organisation à des fins mono-fonctionnelles; 3) ces voies furent conçues d'abord pour satisfaire les besoins des entreprises minières; 4) le chemin de fer est le seul contact terrestre avec l'avant-pays (p. ex. Sept-Iles); 5) la suspension des activités minières entraîne

---

(20) CHARRON, Pierre (1971) Le réseau ferroviaire du Québec. p. 23.

généralement une diminution importante des services de transport offerts aux résidents des communautés nordiques (p. ex. Matimekosh).

Tous ces travaux sont particularisés par leur caractère descriptif qui en font de véritables manuels énumératifs, éludant un cadre ou des propositions théoriques. Le mémoire de Boucher tranche avec cette pratique en précisant dès l'introduction sa problématique. Le géographe énonce les assises de sa contribution en précisant la démarche analytique retenue et les étapes de la recherche. Le but de l'auteur était de cerner par une étude du chemin de fer Montréal-Occidental, pour la période 1867-1897, les idéologies du développement qui animent les actions d'une élite régionale. Ce travail s'effectua par le biais d'une grille d'analyse d'inspiration marxiste, empruntée au sociologue Fossaert (1977) qui a élaboré une théorie générale de la société. Réalisant avant tout une étude de phénomènes sociaux, Boucher s'intéresse également à l'analyse des apports territoriaux suscités par l'entreprise.

L'auteur retient que la construction du chemin de fer fut un prétexte des élites ecclésiastiques, économiques et politiques dans l'intention de: 1) favoriser une ouverture du marché urbain aux produits agricoles et forestiers de l'arrière-pays montréalais; 2) contrer l'émigration de citoyens québécois vers les États-Unis; 3) contrer le nomadisme de certains colons en les établissant sur des terres neuves; 4) soutenir l'aménagement et l'occupation du territoire.

L'objectif ultime “étant de restaurer un système à prédominance agraire [ce qui] favorisaient surtout un consensus de l'élite du latifondiaire avec les différentes bourgeoisies” [(21)]. Cette harmonisation des forces dirigeantes devant permettre au clergé d'affermir son influence sur la société et aux bourgeoisies locales, régionales et nationales de perpétuer l'hégémonie sur leur aire d'action territoriale respective. En référence au cas du Montréal-Occidental, le gouvernement du Québec participa à ce processus en s'asservissant à ces groupes par le soutien financier de leur projet ferroviaire.

Boucher aborde également les retentissements économiques qu'a engendrés sur le milieu rural le chemin de fer Montréal-Occidental. L'accès au marché montréalais qu'offrait cette voie a eu pour conséquence de convertir en vocation commerciale, la production agricole qui jusque-là avait pour unique fonction d'assurer le repas quotidien des paysans. En quelques années, une industrie basée sur la transformation des produits laitiers s'est établie autour de la voie ferroviaire, alors qu'antérieurement à son inauguration cette activité était inexistante. Par ailleurs,

---

(21) BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). p. 121.

au grand dam de ses promoteurs le géographe note qu'en période de marasme, le chemin de fer a plus souvent qu'autrement facilité l'exode des ruraux vers Montréal ou les États-Unis au lieu de favoriser le déplacement des citadins vers la campagne (22).

Le mémoire de Boucher devance les contributions antérieures en plaçant l'action sociétale comme déterminante du développement ferroviaire au Québec. En se démarquant des travaux descriptifs, il a fourni un apport original à ce domaine de recherche.

1.3 L'histoire

L'histoire est la troisième et dernière discipline qui a su attirer dans son foyer la recherche ferroviaire québécoise. Depuis 1937, six travaux ont été conduits dans ce domaine. Les étudiants gradués des départements d'histoire des universités Laval et Ottawa ont à eux seuls contribué aux deux tiers de cette production, tandis que la différence se repartit entre les institutions universitaires Maine et Queen's. Fait digne de mention, sur l'ensemble des travaux ayant le transport sur rail comme cadre de recherche, ce champ disciplinaire regroupe la totalité de ceux ayant mené leur auteur à l'obtention d'un grade de *Philosophiae Doctor (Ph. D.).*

La monographie de Gagnon sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean possède plusieurs affinités avec les études géographiques présentées précédemment. Elle est l'occasion de détailler les particularités physiques des régions traversées par le tronçon et la technologie ferroviaire retenue pour la concrétisation de ce projet. La construction de la voie ferrée qui débute en 1880 après de nombreuses années de tergiversation, trouve sa justification, d'une part, dans la volonté de désenclaver la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et, d'autre part, d'offrir à la ville de Québec un arrière-pays qui permettrait à ses élites d'y étendre leurs influences politiques et économiques. Par ailleurs, l'auteur démontre le rôle primordial des interactions existantes entre les intervenants religieux, économiques et politiques, tant locaux que nationaux comme déterminants de l'établissement du chemin de fer.

La contribution des historiens à ce domaine de recherche est poursuivie par Young. Le but premier de sa thèse était de démontrer, au travers du projet du chemin de fer Québec, Montréal,

---

(22) Ibid., p. 110.

Ottawa et Occidental (QMOO), le rôle prépondérant qu'a joué, à la fin du XIXe siècle, le gouvernement québécois comme agent de développement économique (23).

L'apport de Young se veut une analyse des relations existantes entre les entrepreneurs ferroviaires et les politiciens plutôt qu'une modeste monographie d'entreprise. Elle met en relief les liens étroits qui unissent le clergé, les industriels et les politiciens dans la concrétisation d'un objectif commun: doter le Québec d'un réseau ferroviaire efficace.

Synonyme de progrès, de colonisation et d'industrialisation, le rail devenait pour les politiciens et les membres du clergé, l'outil désigné pour endiguer l'émigration des nationaux, tandis que pour les hommes d'affaires la construction de ces infrastructures concourait à leur prospérité. Par ailleurs, la thèse démontre l'influence qu'ont eue les entrepreneurs et les ecclésiastiques comme bougie d'allumage de l'intervention québécoise pour le développement ferroviaire.

L'historien souligne que, pour les élites francophones, le chemin de fer était la solution aux problèmes démographiques et économiques du Québec. Dans la détermination d'arrêter l'hémorragie extraterritoriale de sa population, le rail devenait un instrument d'ouverture et d'appui au peuplement des contrées inhabitées. Cependant, nonobstant les objectifs de développement proprement québécois qui étaient dévolus au QMOO, Young constate que la vente et la connexion de cette ligne au réseau ferroviaire du Canadian Pacific ont été deux facteurs clés pour l'intégration économique du Québec à la nation canadienne.

En dépit de cette somme de contributions, aucun chercheur n'avait entrepris une étude historique globale des premières lignes ferroviaires, noyau du système actuel. Pour pallier à ce vide, Gervais a présenté "une histoire générale du rail [qui] porte [...] sur l'expansion du réseau ferroviaire québécois durant la période 1875-1895 et sur le rôle des gouvernements provincial et fédéral dans cette expansion, notamment par leur politique des subventions". (24) Plus qu'une histoire du développement ferroviaire au Québec, l'auteur étudie le rôle et les interactions rencontrées entre les entreprises et les gouvernements. Une part importante de la thèse s'applique à présenter les principales lignes ferroviaires qui se sont développées dans la seconde moitié du XIXe siècle.

---

(23) YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85). p. xiii.

(24) GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895). pp. 3-4.

Instruments des élites, les subsides publics aux compagnies de chemins de fer étaient la résultante de la symbiose idéologique existante entre les agents politiques (p. ex. député) et la bourgeoisie. Dans un pays où les capitaux autochtones n'abondaient guère, les gouvernements devenaient des sources de financement et d'appuis désignés pour la réalisation de ces projets coûteux.

Tout comme Young, l'historien en vient à la conclusion que le clergé favorise l'expansion du chemin de fer pour arrêter l'émigration de ses ouailles, tandis que les hommes d'affaires le perçoivent comme une source de profits et d'intégration à l'économie continentale. Pour la bourgeoisie marchande, le développement de la demande étatsunienne pour les produits agricoles et forestiers, justifie la construction d'axes qui permettrait de relier les grandes agglomérations québécoises à leur arrière-pays qui regorge de richesses naturelles. Ressources qui pourraient être par la suite exportées vers les États-Unis, favorisant ainsi la participation du Québec aux échanges commerciaux nord-américains (25).

Dans la continuité de ces thèses, Stewart présente l'histoire de la première société d'État québécoise, le QMOO. Contrairement à Young, l'auteur de cette thèse déborde l'analyse du cadre politique ayant précédé la création du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, pour présenter la structure, le fonctionnement administratif et l'exploitation de cette entreprise (26). Par ailleurs, l'auteur en profite aussi pour décrire la construction, le matériel utilisé sur ce tronçon.

Stewart, avant d'aborder l'étude du QMOO, présente une revue du développement du transport ferroviaire en Europe et en Amérique du Nord. Cette démarche l'amène au constat que "le Québec et ses habitants n'ont rien inventer en matière ferroviaire" (27) et que les expériences d'interventions gouvernementales antérieures et exogènes (p. ex. États-Unis) ont influencé la gestion de la politique ferroviaire québécoise.

Le QMOO demeure à ce jour l'unique intervention majeure et directe du gouvernement du Québec dans ce secteur. Malgré une existence éphémère en raison de son intégration au réseau du Canadian Pacific, cette entreprise a contribué à l'essor d'une expertise ferroviaire francophone et au déploiement d'un axe de transport sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

---

(25) Ibid., pp. 504-509.

(26) STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: une entreprise d'État (1875-1882). p. 5.

(27) Ibid., p. 8.

1.4 Épilogue de la revue

Cet inventaire a permis de dresser une synthèse des mémoires et thèses ayant le transport ferroviaire québécois comme sujet de recherche. Il aura également contribué à mettre en évidence des horizons de recherches inexplorés. Néanmoins, ces étudiants se sont bornés à l'étude des chemins de fer conventionnels, mais ont évacué toute référence au transport ferroviaire urbain. Par ailleurs, aucun n'a envisagé l'analyse du chemin de fer sous l'angle du développement économique régional. L'ensemble de ces contributions se limite à l'étude de périodes chronologiques restreintes.

De ces recherches se dégagent cinq constantes: 1) les parlementaires, le clergé et les hommes d'affaires occupent un rôle prépondérant dans le développement du chemin de fer au Québec; 2) le rail est perçu comme un instrument de développement économique régional; 3) on se limite généralement à l'étude de cas où des entrepreneurs francophones sont à l'avant-scène du développement de compagnies ferroviaires; 4) on met en évidence le caractère prioritaire et national de ces travaux pour le développement agricole et industriel du Québec; 5) par rapport au Canada, la nation québécoise n'a pas été favorisée par l'expansion ferroviaire.

Il est donc indubitable qu'un effort devrait être accompli afin d'en arriver à une étude globale et longitudinale du transport ferroviaire au Québec. La présentation de ces travaux a permis un dénombrement des connaissances acquises jusqu'à maintenant. Pourvu de ce savoir, l'exposé des orientations de recherches peut désormais être engagé, ce qui se concrétisera subséquemment après cette section sur l'état de la question.

2. Transport et géographie: Constat des connaissances

> Transportation is a measure of the relations between areas and is therefore an essential aspect of geography. (28)

C'est par le biais de cet énoncé succinct mais néanmoins ostensible que Ullman (1954) a contribué par son article *Transportation Geography* à susciter une ère de renouveau pour la géographie nord-américaine des transports. Cette participation allait marquer la consécration

---

(28) ULLMAN, Edward (1954) Transportation Geography. p. 311.

d'une place effective au sein de la géographie de ce champ disciplinaire et, par le fait même, favoriser un remue-ménage des pratiques traditionnelles propres à ce champ.

Une recension de la littérature nord-américaine sur la géographie des transports, laisse ressortir l'existence de trois grandes approches auxquelles se sont attachées les chercheurs dans le cadre de ce champ disciplinaire, soit descriptive, quantitative et systémique sociétale.

Jusqu'à la décennie 1950, dominé principalement par les travaux des géographes européens, ce champ disciplinaire se limitait essentiellement aux fresques historiques, à la cueillette de données sur les déplacements des individus ou des biens, à la description des réseaux et des formes qu'ils occupent dans le paysage. Les travaux descriptifs de Clozier (1940) et Lartilleux (1947) sur les chemins de fer français s'inscrivent dans cette démarche. Ces ouvrages s'attardent à présenter, avec le souci du détail, le réseau ferroviaire de l'Hexagone. Aux États-Unis, c'est le transport maritime qui sera l'objet des premiers travaux dans ce champ disciplinaire. Soulignons l'apport des travaux pionniers de Smith (1905) sur les échanges commerciaux par voie fluviale ou de Ullman (1949) sur le réseau ferré étatsunien.

La recherche en transport a émergé silencieusement comme composante de la géographie économique. Les géographes s'efforçaient, en conformité avec ce champ, d'exposer une multitude d'indices sans toutefois chercher à établir des liens de causalité et d'effet par rapport à un modèle global d'évolution des modes de déplacement.

Inspiré des travaux de Walter Christaller sur la théorie des places centrales, Ullman a été un des premiers géographes à emprunter à l'économique une approche déductive afin de quantifier les problèmes qui se posent en géographie des transports. Plus qu'une discipline descriptive, la géographie, pour les tenants du quantitativisme, peut devenir une science exacte avec ses méthodes et ses outils d'analyse méthodique. La consécration de cette nouvelle avenue, prestigieuse pour ceux qui y ont recours, associée à l'apparition des premiers ordinateurs (qui permettent une utilisation plus aisée des techniques quantitatives), facilita l'épanouissement d'une nouvelle géographie des transports. On ne se contente plus de décrire des faits mais on élabore, à partir de concepts économiques, des modèles mathématiques ou mécanistes pouvant exprimer les interactions dans l'espace. S'ajoute à ces innovations l'élaboration de modèles dont la fonction est de représenter les systèmes de transport en termes d'analyse de réseaux, de flux d'échanges et de hiérarchies.

A la suite d'Ullman, une effervescence s'est emparée de certains géographes en raison des possibilités que leur offrait la méthode quantitative. Dès 1959, William Garrison contribua à la

diffusion de ce mouvement par la publication de trois articles qui privilégient une nouvelle réflexion pour une approche écono-spatiale des problèmes en géographie des transports au moyen de l'algèbre linéaire. Dès lors suivit une cascade de publications (la consultation des index annuels des revues *Economic Geography* et *Annals of the Association of American Geographers* en donne une excellente idée), dont les objectifs étaient de mettre à l'essai cette approche scientifique novatrice pour les géographes.

L'approche quantitative s'inspire essentiellement d'une démarche méthodique développée par certains économistes (p. ex. Christaller, Lösch). Partant des prémices que l'être humain est logique dans son comportement économique, ses actions sur le paysage peuvent être étudiées et intégrées à un modèle mécaniste d'interaction spatiale. Influencé par le rationalisme scientifique, l'on voulaient se donner des instruments métrologiques précis qui visaient à la recherche la plus absolue de la véracité. Démarche rigoriste et pondérée, tout comme dans les sciences expérimentales dont elle s'inspire, l'approche quantitative vise à donner des assises solides et irréfutables à cette sous-discipline. Dans un tel contexte, la mathématique appliquée est perçue comme étant l'outil suprême venant au secours du géographe.

La recherche positiviste repose sur l'objectivité des méthodes de mesures sur la symétrie des indicateurs et sur la qualité des informations. Lorsqu'un géographe analyse les phénomènes liés à des initiatives humaines (les transports ne sont-t-ils pas un bel exemple de cette intervention dans l'espace?) n'est-t-il pas en présence d'une manifestation indéterminée intimement conglomérée à un agir sociétal? C'est sur ce dilemme qu'émergea une approche novatrice en transport.

L'épanouissement aux États-Unis d'un mouvement de contestation qui éclôt en réaction à la guerre du Vietnam et l'intérêt naissant pour l'étude des questions sociopolitiques, amorcèrent, dès l'aube de la décennie 1970, l'éclosion d'un nouveau courant de pensée en matière de transport. L'attrait pour cette approche novatrice visait avant tout à combler le vide face à l'évacuation par les quantitativistes de la relation existante entre les systèmes de transport et l'environnement sociétal global (qui réfère notamment aux forces sociopolitiques et économiques agissant sur le système). À cet effet Wheeler (1976) un des porte-étendard de cette École, souligne:

> People and their need for transportation had been all too much neglected by transportation geographers in the early to mid-1960's, when the emphasis was on

> economic efficiency and on optimizing the connections between places rather people and minimizing short-term construction costs. (29)

Pour les systémistes, l'étude des transports ne peut se réduire uniquement à une analyse des relations économico-spatiales, mais doit plutôt s'inscrire comme étant la résultante d'un processus de luttes, d'interactions et d'influences entre les différentes forces sociales, politiques et économiques. Comme le note Appleyard (1971), l'environnement sociétal doit être discerné comme étant l'élément fondamental qui influe sur les orientations, les conflits et l'évolution que connaissent les systèmes de transport.

L'approche systémique n'est pas une orientation novatrice issue d'un remue-méninges de nos géographes contemporains. Déjà en 1894, le sociologue étatsunien Charles Cooley énonce dans *The Theory of Transportation* ce qui constitua le point de départ pour une nouvelle analyse de la géographie des transports, qui influença Eliot Hurst dans ses travaux visant à élaborer un cadre d'analyse holistique. Visionnaire Cooley écrit à la fin du XIXe siècle que:

> There can be no adequate theory of transportation which has regard only to some one aspect of its social function, as the economic aspect. That is not the only aspect, nor can one truly say that it is more important than the others. All are coordinate, equally indispensable to social progress. (30)

À cette représentation annonciatrice de recherche dirigée vers une étude novatrice et intégrée des systèmes de transport s'adjoignent, quelques décennies ultérieures, les premiers travaux qui placent leur analyse dans un cadre d'étude globale. À cet effet, Wolfe (1963) mis l'emphase sur l'analogie existant entre la politique et le transport (31). Les replaçant dans un cadre géopolitique et temporel, il infère que le développement des réseaux de transport est la résultante prédominante de décisions politiques, en prenant comme référant l'utilisation qu'en font certains États en vue d'affermir leur hégémonie guerrière et colonisatrice. S'inscrivant dans cette même tendance, Rimmer (1971) a étudié l'incidence qu'avait l'environnement sur les initiatives gouvernementales en matière de développement des transports. Prenant la Thaïlande comme terrain d'étude, il démontre par le biais d'un modèle qui intègre les relations existantes entre les

---

(29) WHEELER, James (1976) A Prologue to Transportation Geography Research. p. 3.

(30) ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. p. 2.

(31) WOLFE, Roy (1963) Transportation and Politics. p. 7.

environnements humains (contexte socio-économique) et physiques (ressources naturelles), le rôle décisif qu'a eu ce processus sur les décisions entérinées par un gouvernement (32).

En 1965, les professeurs William Garrison et Duane Marble ont présenté dans une publication du Transportation Center at Northwestern University (Illinois), les ferments qui appuyèrent l'émergence de la vision systémique en géographie des transports. Malgré le fait que ce document est sans contredit d'inspiration quantitativiste, ceux-ci en viennent à formuler l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre le développement d'un système de transport et les caractéristiques inhérentes (p. ex. contexte politique) à un espace.

Le canadien Eliot Hurst (1973) a repris certains préceptes fondamentaux retenus par ses prédécesseurs afin d'exposer, dans un écrit publié dans *Economic Geography*, une rétrospective évolutive de la géographie des transports. Cette démarche l'amène à proposer une vision globale pour l'étude des systèmes de transport, marquant ainsi le début d'une dichotomie entre les géographes. Son modèle repose sur trois préceptes: 1) le développement de tout système de transport est congloméré à l'environnement politique et socio-économique qui l'enceint; 2) le système n'évolue pas dans un *vaccum*, mais plutôt en mutuelle interaction avec les composantes qui l'enceint; 3) le transport ne doit pas être perçu comme une finalité en soi, mais plutôt comme un instrument dont les applications sont assujetties à un contexte environnemental (33).

L'approche positiviste née des déceptions méthodologiques qu'avait provoqué la géographie descriptive, suscita auprès de certains géographes nord-américains (p. ex. Eliot Hurst, Wheeler) des critiques véhémentes quant à sa réelle utilité pour l'explication des causes ayant favorisé le déploiement des réseaux de transport sur un territoire. Il est devenu évident que, dans plusieurs études mettant l'accent sur la méthode quantitative, la quincaillerie métrologique écrase l'objet de la recherche. En élaborant des modèles faisant abstraction de l'environnement sociétal, on se heurte à une étude quantitative qui nous permet évidemment de saisir le développement dans l'espace des systèmes de transport, mais qui évacue toute interprétation de la conduite humaine ayant secondé cette orientation.

Influencé par l'avènement de modèles développés en sociologie pour expliquer les antagonismes, Eliot Hurst propose une vision conflictuelle par le biais d'un cadre

---

(32) RIMMER, Peter (1971) Government Influence on Transport Decision-making in Thailand. p. 15.

(33) ELIOT HURST, Michael (1973) Transportation and the Societal Framework. pp. 171-173.

phénoménologique. Fait intéressant et original, l'auteur suggère des axes de recherches (34) dans l'intention d'éprouver son modèle et de combler des sphères de recherches négligées jusque-là par les quantitativistes.

L'avènement de cette nouvelle vision critique et radicale, n'allait pas passer comme une lettre à la poste chez les puristes du quantitativisme. Afin d'apaiser les tensions évidentes qu'avait créées Eliot Hurst, l'australien Rimmer (1978) a proposé une nouvelle lecture de la géographie des transports développée jusqu'ici par les nord-américains.

Appelé localisationnel-stratifié, son modèle visait à favoriser une réconciliation et une dépolarisation des deux courants antagonistes. Voulant privilégier une géographie humaniste, il suggère dans son approche un cadre d'analyse des systèmes de transport qui tiendrait compte à la fois du modèle conflictuel popularisé par Eliot Hurst et des notions de rentabilité économique. Malgré les critiques que Peter Rimmer suscita par sa communication écrite, il aura quand même eu l'originalité de suggérer une nouvelle avenue afin de donner à la géographie des transports une identité propre et un caractère interdisciplinaire que ses prédécesseurs n'avaient pas réussi à lui octroyer.

Depuis, fort peu de travaux théoriques sont venus parachever le cadre sociétal du géographe canadien. Dans le dessein de combler certaines insuffisances de son cadre sociétal et de mieux cerner la finalité des transports comme instrument du pouvoir des États, Eliot Hurst (1978) a tenté de repenser son schéma par le biais d'une grille d'analyse marxiste. Il en vient à formuler l'hypothèse que les systèmes de transport ne sont pas affranchis, mais se développent plutôt en fonction des besoins inhérents à une structure économique. Il aboutit à la déduction qu'en système capitaliste, les transports servent d'outil à l'État afin qu'il reproduise et perpétue pour la classe dominante le régime économique en place.

Cependant, Eliot Hurst (1985) en arrive à la conclusion que, depuis la diffusion de sa proposition révisionniste, peu de géographes ont imprégné leurs études de cette approche. Malgré de brèves démarches en ce sens, il a abandonné ses recherches en transport afin de se consacrer à des champs d'intérêts plus réceptifs à cette grille d'analyse (35).

Dans le dessein d'offrir une perpétuation et un raffinement de la vision globale en géographie des transports, Pouliot (1980), dans une des rares contributions québécoises à ce champ

---

(34) Ibid., pp. 176-177.

(35) ELIOT HURST, Michael (1985) Geography has either Existence nor Future. p. 81.

disciplinaire, a tenté de combler certaines carences immanentes au modèle de Eliot Hurst. Malgré son originalité, le cadre sociétal n'est pas opératoire car il ne s'attarde qu'à la fonctionnalité et au rôle du transport sans aborder sa finalité immédiate.

> [De plus] il y manque une idée maîtresse, un concept-clé où pourrait se greffer toute proposition "holistique". Quelle est la raison d'être du transport? Pourquoi existe-t-il? Quel est son importance comme médium du mouvement? En relation avec quel agent fonctionne-t-il? (36)

Là où les géographes des transports étaient impuissants ou désintéressés à récriminer les finalités des modes de déplacement, des géopoliticiens comme Mackinder (1904) et Mahan (1918) ont reconnu l'accointance existante entre le transport et l'épanouissement du pouvoir d'un État. Néanmoins, ces scientistes se sont généralement bornés à l'étude du transport dans une perspective purement tactique, sans chercher à comprendre les conséquences géographiques de ce processus.

Dans l'intention d'imprégner une spatialité à la puissance étatique, l'approche développée par Pouliot situe le rôle de l'État comme étant à la fois initiateur et développeur du transport sur un territoire. Par l'alliance de la théorie géopolitique et de la géographie des transports, le chercheur québécois en vient à formuler trois hypothèses:

> **H_1:** la **fonction** du transport est de nature technique en ce sens qu'elle consiste à contrôler le mouvement par l'intermédiaire d'une technologie se matérialisant dans l'existence de divers modes;
>
> **H_2:** le **rôle** du transport est de nature stratégique, car il consiste à organiser la mobilité par l'intermédiaire d'une infrastructure relevant d'une localisation "rationnelle";
>
> **H_3:** la **finalité** du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État et de sa spatialisation par la prise en charge des réseaux, source de toute forme de circulation.(37)

Paradoxalement à Eliot Hurst, il a développé un modèle d'analyse qui permet l'étude des interactions existantes entre un État et un espace dans un cadre global tout en tenant compte de la variable transport. Ces relations, Pouliot les a infirmées dans une thèse ayant pour cadre d'étude les politiques gouvernementales canadiennes dans le secteur du transport aérien régional. S'inscrivant dans la continuité de la problématique proposé par Cermakian (1980) à l'effet que "la recherche en matière de géographie des transports devrait porter, entre autres, sur certains

---

(36) POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique. p. 7.

(37) Ibid., p. 21.

problèmes géopolitiques" [38], Pouliot note "qu'une géographie du transport proprement québécoise peut et doit sélectionner comme objet final d'étude l'État et son rôle" [39].

3. Conclusion

Depuis la décennie 1950, l'étude de la géographie des transports n'a pas été aliénée par les chercheurs nord-américains. Cette sous-discipline s'est enrichie d'une production magistrale de publication théorique, mais cela au préjudice de recherche embrassant des perspectives plus appliquées [40].

Par sa forme dichotomique, cette présentation permet d'entrevoir les expectatives qui doivent être prospectées à l'intérieur de ce champ de recherche. Dans une première phase, cette synthèse a permis d'exposer systématiquement l'ensemble des travaux académiques ayant eu pour cadre de recherche le réseau ferroviaire québécois. Subséquemment, l'objectif de cette revue était d'établir un constat des connaissances théoriques en géographie des transports.

Ce tableau offre une évocation des connaissances acquises dans ce domaine de recherche et des sphères ombrageuses qui demeurent à éclaircir. L'ensemble de cet effort intellectuel jette les fondements de la thèse, lesquels serviront à l'ébauche des hypothèses et du cadre d'analyse.

D. Objectifs de la recherche

Le problème général de la recherche et la recension des écrits étant introduits, nous disposons des outils qui permettent d'établir les objectifs qui appuient les orientations de la thèse.

1. Question générale

S'inscrivant dans un courant privilégiant l'utilisation de l'approche systémique en géographie, l'étude du problème soumis antérieurement sera examinée globalement et intégralement dans la détermination de faire ressortir les relations existantes entre le gouvernement et le transport. C'est autour de ce rapport que s'échafaudra un modèle d'analyse qui dépasse l'étude singulière de la dimension environnement et de ses échanges avec le gouvernement afin de porter au

---

(38) CERMAKIAN, Jean (1980) Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec-Canada: perspectives géographiques. p. 168.

(39) POULIOT, Marcel (1980) Op.cit., p. 23.

(40) CERMAKIAN, Jean (1980) Op.cit.

collimateur de la thèse, l'action sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional comme finalité de l'intervention gouvernementale dans le domaine du transport.

Par conséquent, la question générale de la thèse se ramène à cette interrogation:

> La politique ferroviaire québécoise a-t-elle concouru, d'une part, à la formation du réseau ferré du Québec et, d'autre part, à l'aménagement du territoire puis au développement économique régional?

Par l'entremise de cette question, le chercheur visera à mettre en relief les retentissements de l'intervention étatique sur le territoire québécois afin de mieux circonscrire, en conformité avec la problématique d'ensemble, le rôle du gouvernement en matière de transport sur rail.

2. Questions spécifiques

Des interrogations spécifiques, au nombre de quatre, contribuent à préciser la question générale qui encadre l'étude et à appuyer la formulation des hypothèses. Elles ont pour fonction de cerner successivement la configuration que prend la production gouvernementale du Québec dans le secteur du transport ferroviaire, de mettre en évidence les variables justifiant cette intervention ainsi que les corollaires de cette dernière sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Avant de poursuivre cette démarche, il est à souligner qu'en raison de l'étendue de la période soumise à l'étude, la formulation des interrogations fait abstraction de toute temporalité. Des questions spécifiques, qui délimitent chacune une hypothèse, ont été retenues:

> Q1: Quels sont le rôle et la finalité de la participation du gouvernement du Québec dans le développement du transport ferroviaire?
>
> Q2: Quels sont les fondements sous-jacents à l'intervention gouvernementale québécoise en matière de transport ferroviaire?
>
> Q3: Quelle est l'influence de la politique ferroviaire québécoise sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional?
>
> Q4: Quels sont les effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional de la souveraineté partielle du gouvernement du Québec sur le transport ferroviaire?

Par ce processus interrogatif, la présente thèse cherche à établir, s'il existe une analogie entre l'intervention gouvernementale québécoise dans le secteur ferroviaire et l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

PREMIERE PARTIE

Des concepts aux hypothèses de recherche

CHAPITRE I

CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE

1.1 GÉOGRAPHIE ET POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

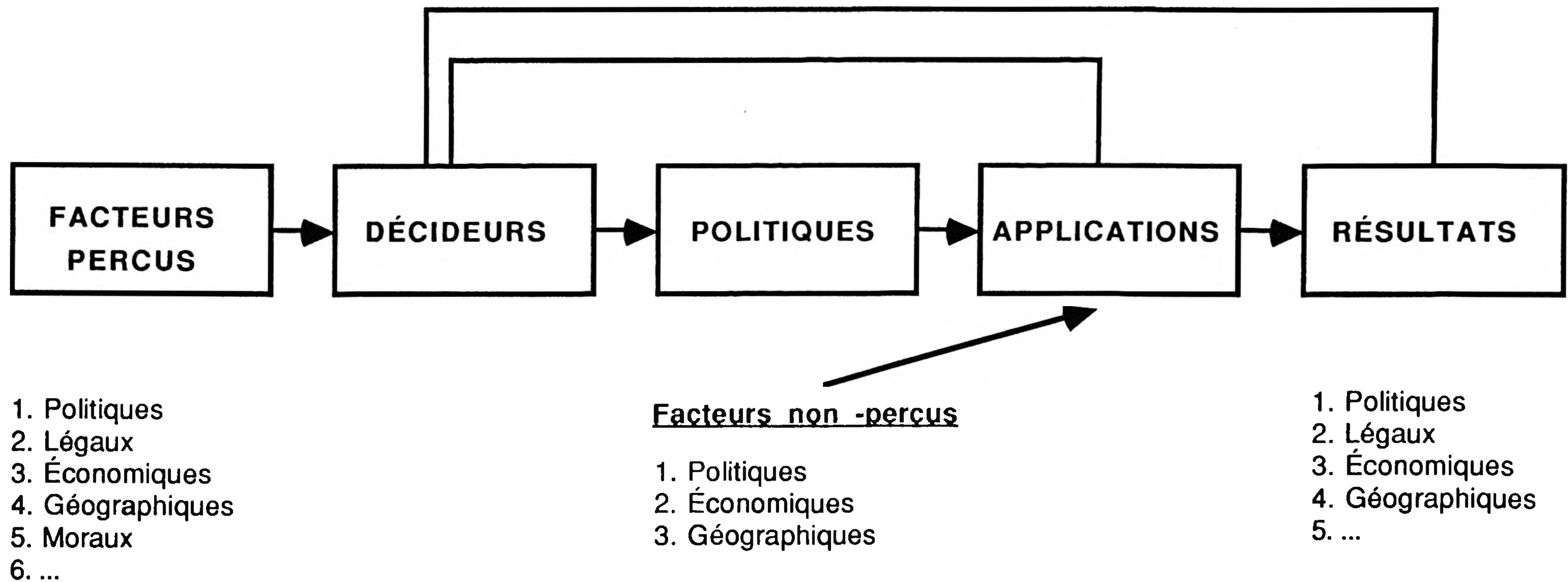
Marcel Pouliot par sa proposition schématique visant l'étude du transport a réussi à gratifier le modèle de Eliot Hurst en positionnant le rôle de l'État dans ce domaine et en lui octroyant une influence de premier plan dans le développement de ces systèmes. Par son énoncé, le géographe sherbrookois échafaude une démonstration compatible avec la problématique québécoise qui corrobore la vocation du gouvernement comme initiateur et décideur central en matière de transport. Néanmoins, il y manque un cadre conceptuel qui permettrait de vérifier ostensiblement cette hypothèse.

Poursuivant ses recherches dans cette direction, le professeur Pouliot, dans le cadre de sa thèse doctorale, a eu recours à un modèle développé par le géopoliticien Prescott (1972) pour l'analyse des relations existant entre la géographie et la politique. D'une façon concluante, il a appliqué et démontré la validité de ce modèle pour l'analyse des politiques publiques en matière de transport aérien régional au Canada. Par son aspect exhaustif, le modèle de Prescott (figure 1.1) met l'emphase sur deux relations. Premièrement, les facteurs géographiques inhérents à un espace agissent comme élément déclencheur et catalyseur lors de l'adoption et de l'application de certaines politiques. Subséquemment, l'empreinte des orientations retenues par les décideurs publics façonne à son tour le paysage (p. ex. localisation des réseaux de transports) (1).

---

(1) PRESCOTT, J.R.V. (1972) Political Geography. pp. 4-15.

Figure 1.1: MODELE DE PRESCOTT



Source: PRESCOTT, J.R.V (1972) Political Geography.

Par ailleurs, le concepteur de ce modèle reconnaît que la géographie est un élément parmi d'autres qui influe sur la formation et sur l'opérationalisation des politiques gouvernementales. Des facteurs comme l'économie et les rapports politiques, pour ne citer que ceux-ci, entrent également en jeu. Toutefois, en symétrie avec sa formation géographique, Prescott n'a pas cherché à déconcentrer et à intégrer à son analyse ces composantes environnant son système, laissant cette corvée aux spécialistes des disciplines concernées (2). Toutefois, en se confinant à l'analyse de l'accointance: géographie-politique publique, Prescott réduit l'importance des forces sociétales comme déterminantes et initiatrices de l'action des décideurs et des processus politico-administratifs.

Curieusement, Prescott ne semble pas tenir rigueur des propositions soumises par le géographe Jones (1954). Il a élaboré un cadre conceptuel intégrant à l'analyse des facteurs géographiques, les sphères politiques et historiques comme agents de changement du paysage. Sa théorie unifiée des champs disciplinaires mettait l'emphase sur l'étude conjointe des relations existant entre ces conditions. Elle offrait au géographe une analyse intégrale du cheminement d'une idée politique, laquelle se transpose en processus décisionnel et se concrétise dans l'espace.

Le modèle, construit pour les visées de cette thèse, résulte d'un exercice s'inspirant des propositions schématiques de Easton (1966) pour l'analyse du système politique, de Jones et de Prescott pour l'étude géographique des politiques publiques. L'addition de composantes systémiques ignorées par ces auteurs permet de bonifier leurs énoncés afin qu'ils soient compatibles aux applications intrinsèques de la recherche.

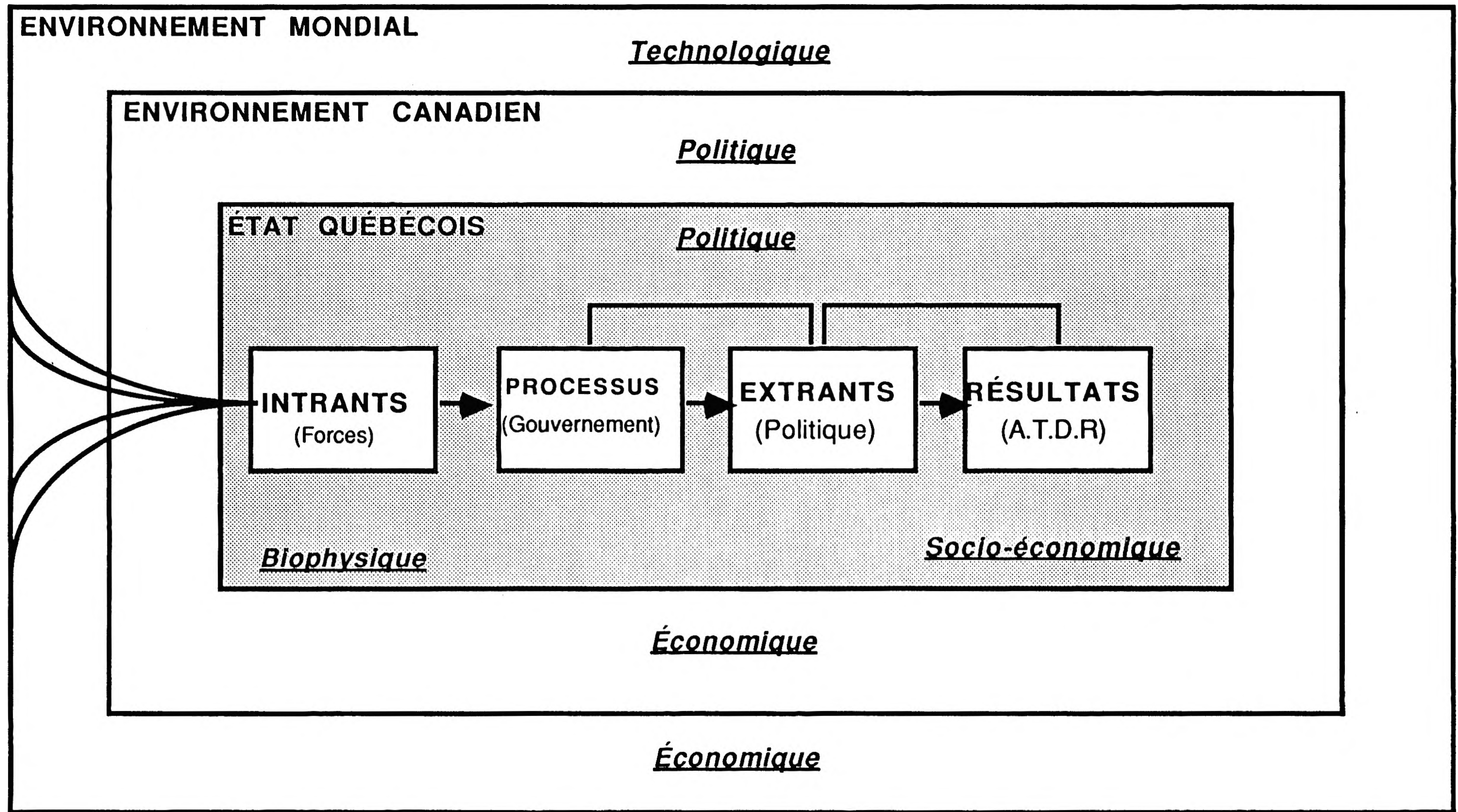
1.2 LE CADRE CONCEPTUEL

Procédant de la théorie des systèmes, le cadre conceptuel (figure 1.2) est une représentation des relations d'interdépendances appréhendées entre des dimensions dynamiques et complémentaires (intrants, processus de transformation, extrants et résultats), qui concourent à l'accomplissement et à la perpétuation de l'équilibre immanent au système. Ces dimensions correspondent à des composantes fondamentales, soit: les forces sociétales, le gouvernement, la politique ferroviaire et l'aménagement du territoire et développement économique régional, lesquelles s'insèrent dans un cadre géographique appelé: l'État québécois. Celui-ci étant l'aire d'intervention juridictionnel du gouvernement du Québec.

---

(2) Ibid., p. 98.

Figure 1.2: CADRE CONCEPTUEL DE RECHERCHE



Coeur de ce système ouvert, le gouvernement est en constante relation avec l'ensemble des éléments qui évoluent dans son environnement. Dans ce processus global et intégré, il s'alimente d'intrants. Selon Easton (3), les intrants sont des stimuli prenant la forme de demandes ou de soutiens qui sont le produit d'individus ou de collectivités, appelés pour les besoins de la recherche, les forces sociétales.

Deux exemples permettent de caractériser les composantes de cette dichotomie. Dans le contexte de la problématique à l'étude, les revendications effectuées auprès du gouvernement par une Chambre de commerce en vue de favoriser la construction d'une voie ferrée desservant la communauté qu'elle représente, sont considérées comme une demande.

Par ailleurs, la notion de soutien réfère à l'ensemble des appuis dont dispose le gouvernement afin d'en arriver à la production d'extrants et d'assurer la perpétuation et la stabilité du système (4). La dimension forces sociétales constitue en quelque sorte une porte d'entrée institutionnelle par laquelle sont filtrées les communications émanant de l'environnement et destinées au gouvernement.

Les éléments environnementaux (socio-économiques) possèdent des attributs explicatifs quant au fonctionnement du système gouvernemental (5). Leur incidence sur cet ensemble est indéniable, néanmoins, elles ne justifient pas les orientations qu'il emprunte. Ces éléments existent dans l'environnement et incarnent une fonction passive tant qu'ils ne sont pas médiatisés par des forces sociétales qui les assimilent, les endossent (ou les rejettent) pour finalement les convertir en demandes ou en appuis auprès du gouvernement (6). Ce processus vise à harmoniser le système au contexte engendré par son entourage. Ainsi, les facteurs environnementaux ne doivent pas être perçus comme les déterminantes causales des politiques, mais plutôt comme des éléments exogènes influençant leur conception.

Le gouvernement en tant qu'agent de transformation se doit, dans un régime démocratique, de s'ajuster et d'adopter des buts compatibles aux attentes de ses commettants. Pour se faire, il dispose de structures politiques et administratives lui permettant de métamorphoser les intrants

---

(3) EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. pp. 7-10.

(4) Ibid., pp. 10-11.

(5) SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. p. 567.

(6) EASTON, David (1974) Analyse du système politique. pp. 28-34.

en extrants. Ce processus débouche habituellement sur une politique gouvernementale (7). Empruntant diverses formes, elle est un amalgame de lignes directrices dont la finalité est de transposer en résultats, par des actions concrètes, les demandes issues des forces les ayant provoquées.

Dynamique, le système génère des retombées (efficacité externe) qui sont redistribuées au sein de l'État, et d'autre part, sur la structure qui l'a suscité (efficience interne) (8). La rétroaction fournit des données permettant de jauger l'atteinte des buts fixés préalablement et de s'assurer du respect des valeurs basilaires ayant concouru à leur naissance. De plus, ce processus permet au système de s'ajuster et de réorienter, si le besoin s'en fait sentir, les objectifs et moyens mis en oeuvre pour les réaliser. Par conséquent, l'efficacité interne du gouvernement à générer des extrants, en conformité avec ce qui avait été préalablement planifié, pourra être confrontée avec les résultats obtenus réellement.

A la lumière de cette présentation, il appert que l'analyse systémique cautionne l'étude scientifique des composantes et des interrelations caractérielles de la problématique. Chaque élément occupe un rôle et un champ d'action à l'intérieur dudit système, justifiant ainsi les mécanismes de cet ensemble.

Par ailleurs, la démarche retenue offre au chercheur qui s'y intéresse l'opportunité de mettre en évidence une succession de fonctions dynamiques qui conduisent à l'adoption d'une politique gouvernementale (figure 1.3). Cette approche propose la dissection minutieuse du processus global ayant concouru à sa création permettant ainsi de répondre aux interrogation soumises par Dye pour de telles analyses (9).

1.3 DÉFINITION DES CONCEPTS

Une thèse qui se réclame au diapason de la démarche scientifique, se doit de définir les dimensions du modèle conceptuel retenu comme cadre d'analyse. Le concept, à l'image des fon-

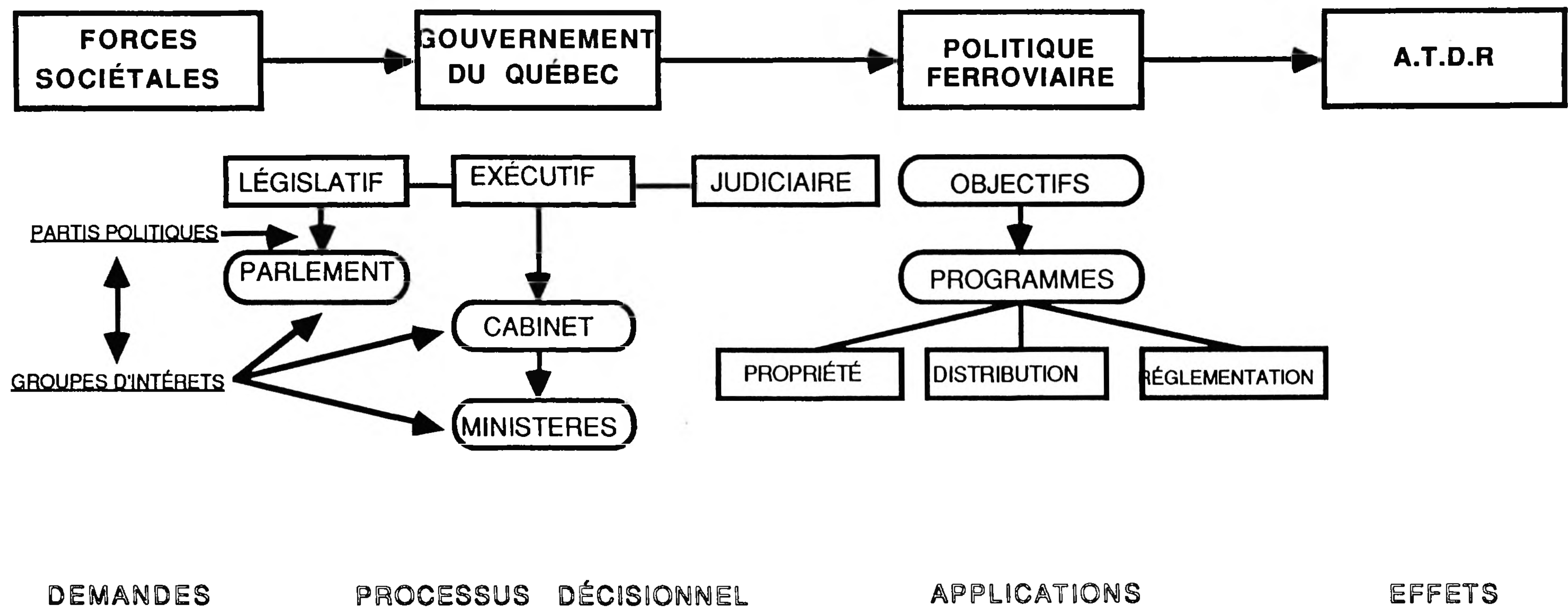
---

(7) VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process. pp. 8-10.

(8) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. pp. 235-236.

(9) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois: 1953-1973. p. 174 "[...] ce que font les gouvernements (la nature de leur intervention), pourquoi ils le font (les causes de leur intervention) et ce que cela change (les conséquences de leur intervention)".

Figure 1.3: MODELE CONCEPTUEL DE RECHERCHE



dations d'un édifice, a pour fonction d'appuyer la recherche par le biais d'une définition théorique qui en révèle l'essence et délimite sa signification. Cela, tout en circonscrivant les composantes inhérentes à chaque concept qui seront utilisées postérieurement pour les définitions opératoires des variables de la recherche.

Le transport ferroviaire étant le point de mire de l'étude, il apparaît essentiel de circonscrire cette notion avant de définir les dimensions inhérentes au cadre conceptuel.

Le transport ferroviaire

Le terme transport ferroviaire étant un concept indubitable quant à son sens général et à sa nature, il ne sera pas l'objet d'un processus explicatif étendu. On conçoit par cette notion un moyen technique et instrumental dont le rôle est de déplacer des personnes ou des marchandises par l'intermédiaire de véhicules circulant sur rail ou à l'aide d'axes de guidage en site propre ou partagé. De plus, le terme transport sur rail s'apparentant au mot transport ferroviaire, celui-ci est utilisé dans la thèse en raison de sa synonymie (10).

Comme il en a déjà été question dans l'introduction, ce concept se segmente en deux ramifications principales, à l'intérieur desquelles sont classifiés différents types de systèmes procédant de la technologie ferroviaire, mais possédant des affectations globalement hétérogènes.

Le transport ferroviaire conventionnel

Le train de marchandises

Mode de transport utilisant comme unité motrice des locomotives fonctionnant par énergie électrique ou chimique qui permet de convoyer au moyen de wagons sur de longues distances et, à un coût minime, des charges importantes de marchandises.

Le train interurbain pour passagers

Système utilisant comme unité motrice des locomotives qui permet de déplacer des passagers, au moyen de voitures, sur des distances moyennes et longues.

---

(10) ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1985) Thésaurus 1985: Liste numérique et schémas fléchés français. p. 50.

Le transport ferroviaire urbain

Le métro

Véhicule propulsé par énergie électrique et circulant en rame dans un tunnel souterrain ou partiellement en surface. Ce système à grande capacité permet de déplacer rapidement, sur de faibles distances et à des intervalles rapprochés, des passagers à l'intérieur d'une zone urbaine à forte densité.

Le système léger sur rail

Moyen de transport mu à l'électricité qui évolue en unité simple ou en rame dans un site propre ou partagé avec les véhicules motorisés. Au point de vue capacité, ce système se situe à mi-chemin entre l'autobus et le métro.

Le train de banlieue

Ce système fait appel à un matériel ferroviaire similaire à celui utilisé par le train interurbain pour passagers. Derechef, tout parallèle avec ce mode s'arrête là, car sa fonction se confine au déplacement de voyageurs, en alternance entre des agglomérations de banlieue et un important centre urbain.

L'environnement

La définition générale mais intégratrice de Bélanger, Bergeron et Petit (1983) a été retenue comme support conceptuel pour cerner cette dimension englobante du modèle.

> L'environnement se caractérise par une multitude de forces positives ou contraignantes qui agissent sur le système. On distingue alors deux types d'environnement, le micro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent directement sur le système, et le macro-environnement qui comprend l'ensemble des forces qui agissent indirectement sur le système. (11)

Cette définition étant d'application universelle, il en contraste que l'environnement est le vivifiant des forces sociétales qui génère les actions du gouvernement et le soumet à de perpétuels réajustements. Elle fournit les ferments permettant d'échafauder les éléments constitutifs du contexte environnemental enveloppant l'élaboration de la politique ferroviaire

---

(11) BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. p. 21.

québécoise. Néanmoins, l'environnement constitue un point de départ pour l'étude des politiques, mais n'en n'explique pas la déterminante basilaire (12).

En symétrie avec la notion présentée ci-dessus, l'environnement du système procède d'une classification dichotomique. Désigné par la dénomination État québécois, le micro-environnement englobe la totalité des éléments intrinsèques qui agissent sur le gouvernement du Québec. Deux éléments d'influence s'y intègrent: les facteurs biophysiques et socio-économiques.

Les facteurs biophysiques (p. ex. topographie, végétation) sont des constantes fondamentales qui, en tant que déterminants préétablis par la nature, ont une ascendance sur les décisions entérinées au sein du système. Ce sont des éléments ambiants qui modèlent le paysage d'une région, organisent ses activités économiques, son aménagement, de même que son développement par la consécration d'une vocation particulière (p. ex. exploitations minières) qui optimise les caractéristiques physiques de cette contrée (p. ex. région agro-forestière) (13).

Parmi les résultantes issues de l'activité humaine, les facteurs socio-économiques occupent une place de choix dans l'environnement du système. Par ce concept, il faut entendre la combinaison des conditions sociales et économiques qui particularisent et façonnent un milieu. L'industrialisation, l'urbanisation, l'éducation et les phénomènes démographiques en sont de bons exemples (14).

Le macro-environnement se rapporte aux éléments exogènes au contexte québécois qui ont une influence indirecte sur l'orientation de la politique ferroviaire. Cette dimension se subdivise en deux composantes subsidiaires. L'environnement canadien réfère à l'ensemble des conditions dictant les limites de l'intervention gouvernementale québécoise dans le secteur ferroviaire. Dans le cadre du régime fédéral, le Québec doit se soumettre aux contraintes juridictionnelles que lui imposent la Constitution et les choix politiques entérinés par le gouvernement canadien. Tandis que l'environnement mondial, dans la problématique à l'étude, irradie l'État québécois de conditions économiques et technologiques, qui l'amènent à s'adapter perpétuellement aux réalités nouvelles, cela dans la détermination de participer au progrès international.

---

(12) ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. p. 196.

(13) MINVILLE, Esdras (1979) L'économie du Québec et la science économique. p. 216.

(14) DYE, Thomas (1975) Understanding Public Policy. p. 6.

L'actuelle recherche porte essentiellement sur les interactions propre à l'État québécois, ainsi que sur les effets générés sur le paysage par l'incursion de son gouvernement dans le secteur ferroviaire. Cette préférence n'évince pas des références aux composantes macro-environnementales. Ce choix s'impose en raison de l'étendue temporelle de la thèse, de la documentation abondante qui doit être analysée et des contraintes techniques et financières qui s'imposent.

L'État québécois

Il n'est pas exagéré d'affirmer que l'on rencontre dans la littérature spécialisée autant de définitions de l'État qu'il existe de scientifiques ayant cherché à spécifier ce mot. La dimension hétérogène que l'on octroie au concept est l'émanation des approches composites inhérentes aux champs disciplinaires utilisant cette notion. Pour certains, l'État "[...] est constitué d'un ensemble d'institutions politiques et administratives que le système politique crée pour orienter et gérer la société" (15). A cette définition étriquée à la dimension politico-administrative qui élude toute spatialité du concept, Jolivet (1955) la précise en l'élargissant et en énonçant que:

> [...] l'État s'impose, à bien des points de vue, comme une *réalité physique, visible et sensible*. C'est ainsi que par l'État on entend: un territoire, le peuple installé sur le territoire, [...] le gouvernement lui-même, les fonctionnaires et l'administration de l'État. (16)

Le géographe Sanguin (1977) renchérit sur la dimension spatiale de l'État en affirmant qu'il "se définit comme un espace organisé politiquement. Un État ne saurait exister s'il ne possédait pas une base territoriale" (17). Dans le cadre de cette problématique, l'État québécois correspond au territoire sur lequel le gouvernement du Québec exerce ses compétences constitutionnelles et son autorité.

Des définitions qui précédent, il ressort que l'État trouve sa justification dans un espace, d'où la déduction que sans territoire un État est abstraction. Dans cette acception, quatre éléments

---

(15) BORGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: Organisation et fonctionnement. p. 14.

(16) JOLIVET, Régis (1955) Traité de philosophie. p. 452.

(17) SANGUIN, André-Louis (1977) La géographie politique. p. 60.

constitutifs lui confèrent sa raison d'être: 1) une souveraineté; 2) une population; 3) un gouvernement; 4) un territoire (18).

La souveraineté partielle

La notion d'État étant proposée, on peut procéder à la définition du vocable souveraineté partielle à partir de son concept constitutif, la souveraineté. Dans le cadre de la thèse, elle agit comme dimension de l'État québécois.

L'autonomie d'un État repose sur le pouvoir absolu de direction et de contrainte qu'il possède sur son territoire et sa population. Bodin (1576) fut le premier à conceptualiser ce rapport en lui octroyant le nom de souveraineté. Il stipule que la souveraineté est un élément fondamental intrinsèque à l'État qui s'avère indivisible, monolithique et gardé par le détenteur du pouvoir politique (un monarque). Le concept a évolué au cours des siècles pour transcender sa soumission au pouvoir unique en faveur de la collectivité d'un État:

> [...] a sovereign state is not subject to the autority of any other state or international entity and that the government of a sovereign state has exclusive autority (juridiction) within its territory. (19)

Pour certains politicologues, la notion de souveraineté est indivisible relativement à un État malgré qu'une autorité centrale puisse déléguer certains de ses pouvoirs à des gouvernements subalternes. Comme le relève Jacobsen et Lipman (1959), des auteurs (p. ex. Dikshit), soutiennent un postulat antinomique en affirmant que la souveraineté est morcelable à l'échelon d'un État, s'appuyant sur un système politique coopératif de type fédératif (20).

C'est dans ce cadre que s'inscrit la portée géographique de la souveraineté. Elle se caractérise par le pouvoir absolu d'action que dispose l'État québécois dans les champs d'action que lui réserve la Constitution. En contraste, on infère que l'utilisation du concept souveraineté partielle réfère au pouvoir restreint que possède cet État en raison de la juridiction qu'exerce, sur son territoire et dans un champ de compétence (transport ferroviaire), un pouvoir prééminent (le Parlement du Canada).

---

(18) KHAN, Rais et al. (1977) An Introduction to Political Science. p. 17.

(19) KOUSOULAS, George (1979) On Government and Politics. p. 413.

(20) JACOBSEN, G. et LIPMAN, M. (1959) Political Science. pp. 36-37.

Les forces sociétales

Chaque être humain possède des valeurs et des idées propres à sa personne qu'il développe au sein du système. Ces individus interréagissent avec des concitoyens qui ont parfois des aspirations concordantes ou antinomiques. Selon sa situation, chacun peut se regrouper au sein d'une collectivité qui institutionnalise certaines valeurs auxquelles il s'identifie. Chacun de ces groupes s'est fixé des valeurs, des idéologies et des normes. Par exemple, les organismes de gens d'affaires ont pour mission de représenter et de défendre les intérêts de leurs membres face au gouvernement. Dans ce système dynamique, le gouvernement est soumis à des pressions hétérogènes et, par conséquent, à de perpétuels réajustements.

Les forces sociétales se définissent comme étant l'ensemble des organisations engagées dans des activités dont la finalité est la défense ou la promotion de politiques souhaitables pour la société globale ou une communauté d'intérêt. Deux agents assimilés à cette force, et issus de la population, participent à ce processus, soit le groupe d'intérêt et le parti politique.

Le parti politique est un regroupement organisé d'électeurs qui aspirent à la prise du pouvoir dans le dessein de diriger le gouvernement, de réaliser et d'appliquer des politiques conformes à son programme politique (21). Dans le cadre québécois, ce processus s'effectue démocratiquement lors d'une élection où les formations politiques tentent de se faire élire par le peuple pour siéger au Parlement, seuil légitime qui permet d'accéder aux leviers du pouvoir gouvernemental.

Le groupe d'intérêt est une association de personnes morales ou physiques dont la fonction est d'influencer les dirigeants politiques dans l'adoption de politique en communion avec les appétences de ses commentants (22). Contrairement au parti, ses interventions sont plus spécifiques et ses membres n'aspirent pas à la prise et à l'exercice du pouvoir public. C'est un mécanisme complémentaire aux partis, généralement apolitique qui permet durant les intervalles électoraux d'agir sur les gouvernants. Par rapport à la population, ces organismes sont des instruments de médiation qui permettent le maintien du contact entre l'individu et le gouvernement (23).

---

(21) Ibid., p. 90.

(22) MUIR, Richard et PADDISON, Ronan (1981) Politics, Geography and Behaviour. p. 118.

(23) JACKSON, Robert et al. (1986) Politics in Canada. p. 534.

L'action des groupes d'intérêt se catégorise en deux types. Ceux dont la finalité est la défense et la consolidation d'un pouvoir socio-économique (p. ex. Chambre de commerce) ou ceux qui ont pour fonction de promouvoir une idéologie qui soutien une certaine vision de la société (p. ex. l'Église et l'agriculturisme) (24). C'est par le biais de l'action politique, qui prend généralement la forme du démarchage auprès des points d'accès et de concentration du pouvoir publique (membres du conseil exécutif, hauts fonctionnaires, députés), de participation à des commissions parlementaires ou de dépôts de pétition, que s'exercent les pressions sur le gouvernement.

Nonobstant la présence de ces organismes, un individu ou une entreprise peut solitairement se démarquer des actions collectives et réclamer directement au gouvernement certaines mesures compatibles à ses aspirations. Un tel processus individualisé est généralement praticable lorsque le demandeur dispose d'un pouvoir financier ou moral qui permet d'influencer les décideurs (p. ex. Monseigneur Antoine Labelle).

Le gouvernement du Québec

Au sein d'un régime constitutionnel de type fédéral, le pouvoir est partagé entre deux instances. Dans le cadre canadien, cette dichotomie juridictionnelle s'effectue entre un gouvernement central et des gouvernements provinciaux "réputés autonomes et souverains dans leurs sphères d'activités respectives" (25).

Le gouvernement est une institution qui a pour mandat de "diriger la nation, y établir des normes de fonctionnement, veiller à ce qu'elles soient appliquées, et sévir contre ceux qui y contreviennent" (26). Il se structure autour de deux grandes entités, soit les institutions politiques et l'administration publique. Dans le cas du Québec, dont le système parlementaire est d'inspiration britannique, les institutions politiques réfèrent à trois pouvoirs, le législatif, l'exécutif et le judiciaire.

Le législatif représenté par l'Assemblée nationale examine, modifie, et adopte des lois en plus de surveiller l'action gouvernementale. Le pouvoir exécutif incarné par le Conseil des ministres, en tant que centre de décision et d'organisation, définit les orientations directrices du gouvernement par le biais de politiques et assure la gestion de l'État en concordance avec la législation adoptée

---

(24) VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) Op.cit., p. 290.

(25) QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1980) Vivre au Québec. p. 2.

(26) BORGEAT, Louis et al. (1982) Op.cit., p. 17.

au Parlement. Finalement, le judiciaire interprète les lois sanctionnées par le pouvoir législatif et tranche d'éventuels litiges concernant son application (27).

L'administration publique se distingue des institutions politiques par la relative stabilité et le carriérisme de ses effectifs, par opposition aux membres de l'Assemblée nationale qui sont élus par la population pour une période déterminée. Elle regroupe l'ensemble des organismes crées par l'exécutif et le législatif afin de pourvoir à l'application et à la gestion de la législation et des politiques gouvernementales. Aux structures ministérielles, l'Administration dispose de régies, de sociétés ou d'autres organismes de gestion ou de réglementation qui suppléent les parlementaires dans la prise de certaines décisions (p. ex. la Commission des transports du Québec et l'octroi de permis d'exploitation).

Centre névralgique du système, le gouvernement lors du processus décisionnel menant à l'élaboration des politiques est soumis continuellement à des pressions internes (bureaucrates, députés, etc.) et externes (influences des forces sociétales).

La politique ferroviaire québécoise

Préalablement à l'amorce de la définition du concept, soulignons qu'une politique est dite gouvernementale lorsqu'elle est initiée par un gouvernement ou un des organismes s'y rattachant. Dans cette étude, les actions du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail seront identifiées sous le nom de politique ferroviaire québécoise.

Suivant Logsdon (1984), constituant l'activité centrale d'un gouvernement, une politique est un ensemble de lignes directrices guidant les actions de cette organisation (28). Cet énoncé propose une ébauche sommaire de la quiddité de la politique gouvernementale, mais s'avère néanmoins inachevé. Steiner et Miner (1977) à l'égard de Haefele (1969) ont contribué individuellement à la formulation de définitions plus spécifiques qui rejoignent la signification intégrale de ce concept:

> [...] les politiques identifient les orientations pour mieux réaliser les objectifs et les buts communs. [Elles] expliquent comment les buts doivent être atteints en donnant une ligne de pensée à suivre. Elles existent dans le but de promouvoir une approche homogène afin d'éliminer la possibilité de prises de décisions impulsives. (29)

---

(27) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 51.

(28) LOGSDON, John (1984) The Politics of Space: Understanding Space Policymaking. p. 58.

(29) BERGERON, Pierre (1983) La gestion moderne: théorie et cas. p. 136.

> Policy referring to choice about "what to accomplish" [and] will refer to the political resolution of indeterminate transport problems, that is, problems for which an infinite number of solutions exist or perhaps no *solution*, in the strict sense, exists. (30)

Le géographe Sanguin apporte un élément de concision spatiale à ces définitions conceptuelles engendrées par les politicologues, en signalant que les politiques:

> [...] sont fondamentalement géographiques dans la mesure où leur objectif premier est de contribuer au bien-être et à la prospérité des différentes composantes spatiales du territoire national. (31)

La politique gouvernementale est donc l'aboutissement d'un processus décisionnel qui se définit comme étant un ensemble d'intentions et de buts qu'un gouvernement s'est octroyé en vue de solutionner un problème particulier. C'est par l'entremise des programmes qui sont "des activités organisées pour atteindre les objectifs d'une politique" que sont transposées et appliquées dans la réalité, les "lignes d'actions finalisées" qui sont à son assise (32).

Dans le cadre de la problématique à l'étude, l'interaction et la délimitation conceptuelle existant entre une politique et un programme peuvent être démystifiées par l'identification des étapes menant à leur mise en oeuvre. Cette démonstration schématisée permet de discerner que l'élaboration d'une politique n'est pas issue d'événements fortuits, mais plutôt d'un processus décisionnel ayant comme paramètre d'intervention des actions intégrées, soumises à diverses forces. Dans une première étape, le gouvernement perçoit et identifie (p. ex. par le biais de la consultation publique) un problème spécifique. Subséquemment, il sera circonscrit et traduit par l'énoncé d'objectifs et de moyens d'actions qui aideront à résoudre le problème. Puis, les propositions gouvernementales seront transposées en intentions législatives (Livre blanc) qui éventuellement seront légitimées par une loi de l'Assemblée nationale, formalisées (cadres administratifs et financiers) et appliquées par l'appareil administratif.

La volonté de déployer un réseau ferroviaire densifié dans un dessein d'aménagement du territoire et de développement économique régional, constitue pour un gouvernement un objectif qui se traduira par l'élaboration d'une politique. Celle-ci, si elle est concrétisée, sera légitimée et transposée concrètement dans la réalité par la création d'un programme (p. ex. subsides au secteur privé), qui est un moyen d'accès aux buts préalablement fixés. Tout au long de ce

---

(30) HAEFELE, Edwin (1969) Transport and National Goal. p. 180.

(31) SANGUIN, André-Louis (1977) Op.cit., p. 90.

(32) LANDRY, Réjean (1980) Introduction. p. 3.

processus, la préférence décisionnelle est imprégnée à la fois de rationalité (l'alternative qui maximise l'efficience géo-économique) et d'illogisme (un choix conforme aux idéologies appuyées par le gouvernement et à l'apogée des retombées politiques).

La production gouvernementale qui est la résultante des desseins fixés préalablement par une politique, prend des formes différentes en fonction des besoins et des orientations idéologiques d'un gouvernement. Gaudry (1979) a énoncé une typologie des politiques de transport ayant comme référant leurs retentissements sur la société. En vertu de cette catégorisation adaptée pour les déterminants de l'étude, les politiques empruntent trois formes de programme non exclusifs: ceux de propriété, de distribution et de réglementation (33).

Un programme est dit de réglementation lorsque le gouvernement occupe un rôle d'arbitrage afin d'équilibrer, par l'entremise de la législation et de la réglementation, les conditions d'exploitation et de tarification dans le domaine des transports (Commission des Transports du Québec). Lorsqu'il octroie des ressources (p. ex. subsides pour la construction d'une ligne de métro) à des personnes morales ou physiques pour l'atteinte d'un but particulier (p. ex. favoriser le transport en commun), l'on est en présence d'une mesure de distribution (34). Troisièmement, la propriété réfère aux situations où le gouvernement entreprend lui-même l'ensemble des opérations afin de parvenir aux desseins établis.

Ces notions étant introduites, entamons l'exposé de l'aménagement du territoire et du développement économique régional qui est la résultante géographique de cette politique.

L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Malgré le fait que de nombreux auteurs réfèrent à ces concepts, ceux-ci "appartiennent à la catégorie des notions faussement claires" (35). Les concepts centraux que sont l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont rigoureusement imbriqués, comme le note De Laubadère (1968):

---

(33) GAUDRY, Marc (1979) Politiques de transport et choix socio-politiques. p. 393.

(34) Dans cette typologie le label **fiscalité** a été substitué par le terme **distribution**. Telle qu'elle est perçue dans le cadre de la thèse, cette mesure englobe en plus des octrois monétaires, l'aide technique prodiguée par le gouvernement aux intervenants ferroviaires.

(35) DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. p. 15.

> Les rapports entre l'aménagement du territoire et le développement économique régional sont si étroits que le premier est assez volontiers identifié purement et simplement au second. Si cette assimilation est abusive, il reste que les mesures destinées à stimuler les économies régionales constituent l'un des aspects les plus importants, sinon le plus important, dans la politique d'aménagement du territoire. (36)

Par rapport au développement économique régional, l'aménagement du territoire est une action géographique qui consiste à revaloriser ou à organiser, au moyen d'activités et d'immobilisations, un espace en vue d'y favoriser le développement. Prod'Homme (1985) a souligné l'antériorité du processus d'aménagement du territoire sur le développement économique régional:

> [...] l'aménagement du territoire est souvent défini comme la programmation globale et coordonnée d'un ensemble de mesures visant une meilleure répartition spatiale des hommes et des activités, compte tenu des ressources disponibles, et devant contribuer au développement de chaque région. (37)

Devant ce constat, la thèse a l'obligation d'emprunter une démarche qui offre les éléments fondamentaux bonifiant la maîtrise et l'étude de cette symbiose. Dans l'intention de mieux caractériser ces composantes, celles-ci seront définies isolément dans la détermination d'en extraire une étude minutieuse.

Le terme aménagement du territoire fut introduit après la Seconde Guerre mondiale par Claudius Petit, alors ministre français de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Depuis, l'usage de ce concept a été largement diffusé et discuté au sein de la communauté scientifique; cependant, il a toujours existé une ambiguïté quant à l'hétérogénéité et à la portée de ce terme que plusieurs confondent avec l'urbanisme. Tandis que l'urbanisme se restreint à l'étude des problèmes liés aux espaces urbains, l'aménagement du territoire découle de la même quiddité, mais son champ d'intervention est universalisé à un ensemble territorial plus englobant (p. ex. l'État). Dans une telle perspective, l'aménagement du territoire est:

> [...] une opération rationnelle qui a pour objectif ultime l'organisation de l'espace de la manière la plus appropriée, afin d'utiliser ses différentes potentialités en conformité avec les objectifs et les principes modernes de conservation de l'environnement. (38)

---

(36) Ibid., p. 17.

(37) PROD'HOMME, Jean-Pierre (1984) Sciences humaines et aménagement du territoire. p. 35.

(38) UNIVERSITÉ LAVAL (1972) Programme interdisciplinaire en Aménagement du territoire et développement régional. p. 37.

Cette définition met l'emphase sur les prémices que l'aménagement du territoire est issu d'un processus logique dont les fondements reposent sur la détermination d'intervenir de façon consciente et délibérée sur la disposition des fonctions dans l'espace. Le complément de l'explication conceptuelle demeure vague quant aux effets et buts d'une telle intervention. Robert (1979), outrepasse ces descriptions rudimentaires en proposant un énoncé plus substantiel:

> L'aménagement du territoire a pour objet la mise en valeur de ressources humaines et naturelles d'un territoire compte tenu de sa vocation réelle, de l'utilisation maximale des équipements collectifs en place en fonction d'objectifs sociaux et économiques. Il répartit sur un espace géographique de grande taille des projets de nature physique identifiés dans une stratégie de développement. (39)

Là où la première définition demeure approximative, celle-ci cerne, de manière explicite, l'objet (mise en valeur de ressources humaines ou naturelles dans un espace géographique), les objectifs constitutifs (sociaux et économiques), les effets de l'aménagement du territoire (répartition de projets de nature physique comme un chemin de fer).

En résumé, l'aménagement du territoire résulte d'une action humaine qui a pour finalité sous-jacente à son action, de contribuer à la distribution optimale des activités socio-économiques sur un ensemble territorial en concordance avec les dispositions effectives imparties sur ce territoire (p. ex. ressources). Ce développement est soutenu par la répartition d'activités et d'équipements sur le territoire. A cet effet, ce processus peut engendrer des transformations économiques par le biais de l'établissement d'infrastructures de transport qui auront pour effet de modifier, de structurer ou de s'adapter aux activités inhérentes à un espace.

Ce tour d'horizon sur l'aménagement du territoire étant complété, introduisons le concept de développement économique régional. Contrairement à la situation précédente, les définitions conceptuelles sur le développement économique régional sont rarissimes. Ce concept englobe les sphères "du développement socio-économique urbain, régional et local" (40). Pour Small (1986), le concept réfère simplement à la croissance économique, aux changements sociaux et culturels intrinsèques à une région ou à une nation (41) alors que pour le ministère des Affaires municipales du Québec (1985), c'est un: "Processus de planification et d'aménagement du

---

(39) ROBERT, Georges (1979) Cent minutes de réflexion: urbanisme. aménagement du territoire. p. 37.

(40) UNIVERSITÉ LAVAL (1986) Programme interdisciplinaire de maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional: 1971-1986. p. 7.

(41) SMALL, John (1986) A Modern Dictionnary of Geography. p. 179.

territoire dont le but ultime est d'assurer le mieux-être de la population et la croissance de l'économie d'une région" (42).

De ces définitions deux constantes émergent; les notions de région et de croissance économique constituent le collimateur du développement économique régional dans lesquels s'enchâssent les fondements de ce concept. La notion de région est une abstraction de l'esprit sans affinité avec la réalité qui s'insère en rapport avec la problématique qui l'a suscitée (43). La région est une unité territoriale possédant une homogénéité intrinsèque qui s'encastre dans un espace (p. ex. l'État) et se différencie sur le plan physique ou humain, par rapport à d'autres régions. Le concept peut emprunter des formes diverses, selon une typologie bicéphale fragmentaire: 1) région uniforme: lorsque certains facteurs contribuent à l'homogénéisation (p. ex. activité économique commune); 2) région institutionnelle, lorsqu'une unité territoriale est élaborée par une organisation aux fins administratives.

Quant à l'expression croissance économique, elle se définit selon deux optiques: comme une progression ordonnée de la production réelle d'une économie (p. ex. régionale) ou comme une augmentation de la production réelle par habitant (44). La conséquence primaire positive de la croissance économique d'un espace est de contribuer au bien-être et à l'amélioration des conditions socio-économiques d'une collectivité.

La croissance économique sera effective à l'intérieur d'une unité géographique nationale ou régionale en autant que certaines conditions y soient présentes (p. ex. richesses naturelles abondantes). C'est par l'intermédiaire de ces éléments que se constitue une masse critique d'où émerge éventuellement un pôle de développement. Des disparités interrégionales relativement à ces déterminants et aux interdépendances territoriales auront, comme conséquence, la diffusion inégale de la croissance économique sur l'ensemble d'un espace.

Nonobstant ces notions, le développement d'un territoire est tributaire de l'action humaine individuelle et collective; c'est pourquoi toute définition conceptuelle doit intégrer cette dernière dimension. Le développement économique régional peut concrètement se définir comme étant un ensemble de processus procédant de l'actions d'agents (p. ex. politiques, économiques, etc.) intra ou extrarégionaux et qui ont pour résultante la croissance socio-économique d'un espace.

---

(42) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1985) Répertoire des termes, des organismes et des lois. p. 11.

(43) AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine. p. 102.

(44) McCONNELL, Campbell et al. (1983) L'Économique: Macroéconomique. p. 396.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

2.1 DÉFINITION OPÉRATIONNELLE DES CONCEPTS

Les dimensions conceptuelles venant d'être exposées, il faut désormais s'attarder aux caractéristiques qui leur sont affiliées. Cette étape se révèle primordiale pour le déroulement subséquent de la recherche.

Les variables et les indicateurs, nonobstant que certains scientistes les amalgament comme étant des concepts analogues, ils sont fondamentales hétérogènes. Alors que la variable est un élément qui peut prendre une ou plusieurs propriétés générales et conceptuelles, l'indicateur s'avère une mesure de ses attributs (1).

L'opérationalisation des concepts vise la clarification des définitions conceptuelles, processus ayant un impact rectiligne sur la qualification des connaissances produites au terme de la thèse. Elle consiste à quantifier les définitions théoriques préalablement exposées pour les opérationaliser afin qu'elles soient vérifiables, mesurables et reproductibles lors du contrôle des variables, lesquelles sont les piliers de l'étude. Cette démarche achevée, elles deviennent des éléments s'intégrant aux hypothèses de la thèse.

Dans les prochaines pages, les variables qui appuient l'élaboration des indicateurs et contribuent à la vérification des hypothèses par la conversion empirique des concepts en définition

---

(1) GURR, Ted (1972) Politimetrics: An Introduction to Quantitative Macropolitics. p. 24.

opératoire seront introduites (2). Cette présentation sommaire, mais exhaustive, permet un exposé des variables agissantes au sein de l'État québécois et qui, subséquemment, seront opérationalisées par le biais des indicateurs.

Dans la plupart des cas, elles seront transformées à diverses échelles et unités spatiales par le biais de l'analyse géographique. Comptabilisées sur une assise nationale, ces informations seront traitées graphiquement comme la plupart des données présentées dans la thèse. Dans le chapitre sur la méthodologie, la détermination des modalités soutenant le découpage de l'unité territoriale d'analyse précisera la segmentation du terrain d'étude.

Dans l'intention d'alléger le texte, le tableau 2.1 présente un synthèse des variables et des indicateurs utilisés aux fins de la thèse.

Tableau 2.1: LES VARIABLES ET LES INDICATEURS DE LA THESE

Variables	Indicateurs / Modes de numération
Souveraineté partielle	
Lignes ferroviaires québécoises déclarées être à l'avantage général du Canada	Nombre de kilomètres de lignes déclarés être à l'avantage général du Canada.
Analyse de contenu des documents issus des forces sociétales et gouvernementales	
Représentativité d'intérêt	Fréquence du nom d'un groupe d'intérêt, d'un parti politique, d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental.
Représentativité géographique	Fréquence du nom d'un lieu repéré, regroupé en fonction des 76 divisions de recensement.
Représentativité ethnique	Fréquence de la consonance du nom de l'intervenant.
Objet de l'intervention	Fréquence de l'objet de l'intervention en fonction des catégories retenues.
Aspirations investies	Fréquence des motivations intrinsèques de l'intervenant établit en fonction des catégories retenues.
Moyens fonctionnels prônés	Fréquence des moyens fonctionnels prônés en fonction des catégories retenues.
Direction des propos	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.
Direction des propos face aux activités ferroviaires du gouvernement canadien en terre québécoise	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.

---

(2) GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. p. 521.

L'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean

Variables liées à l'aménagement du territoire

Extrants matériels des programmes ferroviaires

Distribution spatiale des voies ferrées subventionnées (EMOS)	Nombre de kilomètres de voies ferrées subventionnées.
Distribution spatiale de l'aide financière gouvernementale (EMRS)	Valeur en dollars ($) de l'aide versée par division de recensement.

Démographie

Urbanisation (DGPD)	Pourcentage de la population urbaine. (Population urbaine / Population totale)
Croissance absolue de la population (DGCD)	Taux de croissance décennale en pourcentage.

Affectation du sol

Part consacrée aux terres agricoles occupées (ASTA)	Superficie agricole occupée en acres.
Part consacrée aux terres agricoles améliorées (ASTM)	Pourcentage des terres agricoles améliorées. (Superficie améliorée / Superficie agricole occupée)
Part consacrée aux terres agricoles cultivées (ASTC)	Pourcentage des terres agricoles cultivées.
	(Superficie cultivée / Superficie agricole occupée)

Trafic

Flux de circulation des marchandises (TFCM)	Nombre de marchandises en tonnes.
Flux de circulation des voyageurs (TFCV)	Nombre de voyageurs.
Revenus du transporteur ferroviaire (TFRE)	Recettes d'exploitation en dollars ($).

Variables liées au développement économique régional

Ventes

Vente par produit agricole (VEPA)	Valeur des produits agricoles vendus en dollars ($).
Vente par produit forestier (VEPF)	Valeur des produits forestiers vendus en dollars ($).
Vente par produit manufacturé (VEGI)	Valeur des produits manufacturés vendus en dollars ($).

Quantité

Quantité par produit agricole (QTPA)	Tonnes ou livres de produits agricoles vendus.
Quantité par produit forestier (QTPF)	Livres ou cordes de produits forestiers vendus.
Quantité par produit manufacturé (QTGI)	Tonnes ou livres de produits manufacturés vendus.

Entreprises

Fermes (ETFE)	Nombre de fermes.
Dimension moyenne des fermes par rapport à la superficie occupée (ETMD)	Superficie des fermes occupées / Nombre de fermes.
Dimension moyenne des fermes par rapport à la superficie cultivée (ETMC)	Superficie des fermes cultivées / Nombre de fermes.
Établissements manufacturiers par type (ETMA)	Nombre d'établissements.

La souveraineté partielle

Plus que toute autre notion utilisée dans cette thèse, la souveraineté partielle, dimension associée à l'État québécois, s'avère laborieuse à quantifier en raison de son abstraction. Elle s'apparente au concept de ressources institutionnelles adopté par Quesnel-Ouellet et Bouchard (1979) pour l'analyse de la politique des transports urbains à Québec, mais leur définition ne s'insère guère dans un cadre géographique.

En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le Québec dispose de pouvoirs exclusifs pour légiférer sur les voies ferrées évoluant et ne débordant pas ses frontières (3). Néanmoins, par le détour de son pouvoir déclaratoire, le Parlement canadien a régulièrement soustrait à la juridiction québécoise les ouvrages ferroviaires constitués en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale (4).

Une seule variable fiable permet, par le biais d'indicateurs, de quantifier les interventions canadiennes dans la compétence ferroviaire québécoise et de vérifier l'autonomie réelle que dispose l'Assemblée nationale dans ce secteur. Cette variable est l'ingérence du Parlement fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises. Ce choix aide à établir en quoi consiste la souveraineté partielle dans ce secteur, puis subséquemment, par son association avec certaines variables, de découvrir les séquelles de cette contrainte pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Assise de l'exercice de la compétence québécoise, le dynamisme législatif et ses extensions s'avèrent une manifestation de la vitalité et de l'autorité dont dispose le gouvernement québécois dans ce secteur. Il a pour dessein d'établir, par un inventaire de la législation ferroviaire du Québec ayant été neutralisé par le pouvoir déclaratoire, le degré d'immixtion du Parlement canadien dans la cour québécoise.

Un indicateur formel a été retenu pour mesurer la souveraineté partielle. C'est le kilométrage annuel des voies ferrées créées sous l'empire d'une loi de l'Assemblée législative, mais déclaré postérieurement à l'avantage général du Canada par le Parlement fédéral en ce qui se rapporte à la réglementation de leurs activités de transport. Novateur, cet indicateur possède la prérogative

---

(3) Loi constitutionnelle de 1867. article 92 (10).

(4) Ibid., article 90 (10) et 91 (29).

de mesurer systématiquement et avec ponctualité l'incursion d'un pouvoir exogène à l'État québécois.

Les forces sociétales

Au nombre des composantes appelées à influer sur le gouvernement, les groupes d'intérêt et les partis politiques, en tant que collectivités structurant et canalisant les forces sociétales, occupent un rôle de premier plan dans le développement de la politique ferroviaire. Par leurs propositions et leur démarchages, ils incitent le gouvernement à agir sur le paysage de la nation. Suivant les géographes Jones et Eliot Hurst, l'étude de cette dimension doit être intégrée à la thèse. Elle permet d'obtenir une vision intégrale des fondements de l'intervention gouvernementale ayant affecté le paysage (5).

Chacune de ces communautés ayant un champ d'intervention et des objectifs distincts, une définition opératoire en favorise une meilleure compréhension. Le parti regroupe l'ensemble des formations oeuvrant sur la scène québécoise ayant un programme politique, dont la visée est de faire élire des députés au Parlement dans l'espoir de conquérir le pouvoir.

Quant au groupe d'intérêt, il intègre des associations permanentes à vocation économique, politique et religieuse qui ont été créées afin de rencontrer certains objectifs. Il est à noter que les interventions isolées d'une personne morale ou physique s'intègrent à cette catégorie.

Le gouvernement du Québec

Cette dimension désigne l'agrégation des structures institutionnelles du gouvernement ainsi que le processus décisionnel encadrant les opérations ferroviaires au sein de l'État québécois.

Dans l'intention de déterminer les activités du gouvernement en matière de transport sur rail, l'étude systématique des cadres et des opérations internes offre des assises consolidées comme variable de son action dans ce secteur. Le géographe Mitchell (1989) relève que l'adoption d'une telle approche permet d'orienter la recherche vers l'analyse du processus décisionnel et des tractations conduisant à l'adoption d'une politique qui modèle un paysage national.

---

(5) ELIOT HURST, Michael (1973) Transportation and the Societal Framework. pp. 173-177.

JONES, Stephen (1954) A Unified Field Theory of Political Geography. pp. 111-123.

Depuis 1867, plusieurs organismes gouvernementaux québécois se sont consacrés à l'analyse ainsi qu'à la gestion du transport ferroviaire. La prospection de ces activités a pour visée de faire ressortir, tant au palier politique qu'administratif, les transactions et le fonctionnement intrinsèques au gouvernement. Il permet également d'introduire les mécanismes et les décisions antécédentes à la conception d'extrants.

La définition opératoire du gouvernement du Québec retenue aux fins de la recherche est celle développée par Mousseau (1970) énonçant que cette dimension coalise l'ensemble:

> [...] des activités et débats des corps législatifs et exécutifs (Parlement, assemblée législative, conseil législatif, [...] etc.) ou de membres de ces organismes; les activités des ministères, secrétariats, commissions, bureaux et offices gouvernementaux; les activités d'organismes semi-gouvernementaux ou para-gouvernementaux (sociétés de la Couronne), régies d'État, sociétés mixtes, etc.); les activités d'individus ou groupes mandatés par le gouvernement pour la réalisation d'une tâche, qu'ils aient un pouvoir exécutif ou seulement consultatif [...]. (6)

A la lumière de cette définition, la dimension gouvernement du Québec est examinée par l'intermédiaire de deux entités distinctes mais complémentaires, soit les institutions politiques et l'administration publique.

Des variables associées à des indicateurs autorisent la quantification des éléments-moteurs présidant à l'élaboration de la politique ferroviaire, tant en ce qui concerne les forces sociétales que le gouvernement. En concordance avec la méthodologie retenue, les variables éclairent le scientiste sur les spécificités de la source émettrice du message, de même que sur son récepteur. Dans un deuxième temps, elles favorisent le décodage de cette communication afin d'en dégager son contenu, sa portée géographique ainsi que le canal par lequelle elle accède puis transite au sein de l'appareil gouvernemental (7).

L'adoption de variables communes aux dimensions forces sociétales et gouvernement du Québec, mais adaptées aux attributs inhérents à chacun de ces concepts, a pour conséquence de bonifier l'analyse de la documentation écrite disponible. Elles ont été partagées dans deux catégories, soit les distinctifs nominatifs et collectifs qui rassemblent des variables dont l'objet est de profiler l'émetteur et le récepteur d'une communication, ainsi que le contenu du message qui permet de représenter sa substance.

---

(6) MOUSSEAU, Monique (1970) Analyse des nouvelles télévisées. pp. 56-57.

(7) MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. pp. 268-273.

Distinctifs nominatifs et collectifs

Le statut des intervenants qui "[...] désigne la situation initiale de l'individu telle qu'elle est fixée par la culture [...] est le résultat de conditions sociales [...] et géographiques" (8). En préliminaire, le choix de variables révélatrices, telles les représentativités d'intérêt et géographiques, de même que l'origine ethnique, permet de codifier les particularités des protagonistes initiant l'élaboration de la politique ferroviaire. Par conséquent, l'intégralité des éléments qui inclinent les actions isolées ou collectives est mesurée par l'entremise de ces variables:

La représentativité d'intérêt

Au nombre des variables susceptibles d'agir sur la politique ferroviaire, certains chercheurs comme Edwards et Sharkansky (1978) ainsi que Quesnel-Ouellet et Bouchard, ont souvent reconnu des critères nominatifs comme la représentativité d'intérêt, qui réfèrent au groupe auquel l'émetteur du message est associé comme élément-déclencheur agissant sur les décideurs publics. Elle favorise l'identification des collectivités détenant la délégation de pouvoir et d'intervention auprès de l'appareil gouvernemental.

La représentativité d'intérêt s'exprime sous la forme d'un seul et unique indicateur, la fréquence d'occurrence:

Les forces sociétales: Indicateurs

Cette variable révélatrice contribue à la classification des collectivités exogènes au gouvernement, qui discourent sur le transport ferroviaire ou effectuent du démarchage en sa faveur.

Le nombre d'occurrences par type de groupes constituant les forces sociétales servira d'indicateur. L'utilisation de cette mesure s'appuie sur l'hypothèse que plus un élément est substantiel dans la réalité, plus sa fréquence sera manifeste dans les unités d'analyse physique étudiées (9).

Chacun de ces groupes sera compartimenté dans un des dix domaines d'activités suivants:

---

(8) GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 542.

(9) DE BONVILLE, Jean (1988) Analyse de contenu des médias I. p. 8-11.

1) ASSOCIATIONS SYNDICALES
   a) Centrales syndicales;
   b) Syndicats locaux.

2) ASSOCIATIONS PATRONALES
   a) Corporations professionnelles;
   b) Conseil du patronat.

3) ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES
   a) Chambres de commerce;
   b) Ligues de consommateurs;
   c) Coopératives.

4) PARTIS POLITIQUES
   a) nom de la formation (10).

5) GROUPES RELIGIEUX
   a) catholiques;
   b) protestants.

6) ENTREPRISES PRIVÉES

7) CORPS MUNICIPAUX
   a) Municipalités régionales de comté;
   b) Municipalités.

8) GROUPES DE CITOYENS
9) GROUPES SPONTANÉS
10) AUTRES ASSOCIATIONS. (11)

Cette segmentation, réflexion de la vie sociale québécoise, range, selon leurs affinités, les collectivités qui réclament et consomment des politiques pour leurs propres avantages (12).

Forces intrinsèques au gouvernement: Indicateurs

Tel un fil conducteur, la représentativité d'un émetteur constitue un canal d'identification des groupes tenant des propos sur le transport ferroviaire. Dans la présente situation, les propos tenus à l'Assemblée nationale par un parlementaire sont la réfraction des idées et des projets défendus par la formation politique à laquelle il adhère.

---

(10) Ligue nationaliste, Parti conservateur, Parti créditiste, Parti libéral, Parti national, Parti québécois, Union nationale, Indépendant.

(11) MOUSSEAU, Monique (1970) Op.cit., pp. 89-92.

(12) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. pp. 76-77.

Pour l'opérationalisation des forces oeuvrant au sein des institutions politiques, le nom du parti auquel est associé un député est garant de la représentativité d'intérêt, qui se constitue autour de l'allégeance politique. Dans ce contexte, en relation avec ce dernier indicateur, l'analyse des débats parlementaires permet d'impartir annuellement la fréquence des interventions à la Chambre relativement au transport sur rail.

Pour le géographe, l'analyse brut de ces données n'est guère révélatrice de l'espace géopolitique embrassé par un parti. Néanmoins, l'agrégation de ces données autour de deux grands axes idéologiques (c.-à-d. nationalismes québécois et canadien) permet de maîtriser les déterminants des priorités géographiques des formations politiques en matière de transport sur rail, d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

En concordance avec l'appartenance idéologique d'ensemble qui étançonne sa vision du développement économique du Québec, cette variable favorise une quantification de l'intensité d'un parti à promouvoir ou à entraver la politique ferroviaire québécoise. Une telle méthode d'analyse a déjà été éprouvée avec succès par Russett (1966) dans l'intention d'identifier la cohésion des pays ayant droit de vote au sein de l'Organisation des Nations Unies.

Au cours de la période étudiée, treize partis, s'assimilant et se segmentant dans un des deux principaux courants idéologiques ayant marqué la vie politique québécoise, sont parvenus à y faire élire un représentant (13). Ils constituent donc les catégories retenues pour cette variable:

1) NATIONALISME QUÉBÉCOIS
a) Action libérale nationale;
b) Bloc populaire;
c) Ligue nationaliste; d) Parti national;
e) Parti national populaire;
f) Parti québécois; g) Union nationale.

2) NATIONALISME CANADIEN
a) Co-operative Commonwealth Federation;
b) Parti conservateur; c) Parti libéral;
d) Parti ouvrier; e) Parti créditiste;
f) Ralliement créditiste. (14)

Les formations pro-canadiennes perçoivent que la clé du progrès économique du Québec repose sur l'intégration au marché canadien, par le développement de liens unificateurs authentiquant

---

(13) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec. pp. 109-110.

(14) QUÉBEC. Assemblée nationale (1986) Liste des parlementaires québécois depuis 1867. p. 2.

cette volonté (p. ex. chemins de fer transcontinentaux). Quant aux partis soutenant l'idéologie nationaliste québécoise, ils privilégient généralement un essor économique axé vers l'intérieur de l'espace québécois, lequel doit s'appuyer sur l'ouverture des régions périphériques. Cette stratégie doit être soutenue par le développement des échanges avec les États-Unis, géographiquement plus accessible et offrant un potentiel d'exportation remarquable en comparaison avec le Canada.

Quant à l'administration publique, elle émet également des communications relativement au transport ferroviaire. Sa représentativité d'intérêt sera opérationalisée en fonction de la fréquence du nom de l'organisation et de la mission d'intervention auquel elle est rattachée. Un tel regroupement permet d'assimiler par sphères, les intervenants non-élus qui détiennent au sein de l'appareil gouvernemental le privilège du discours, de l'élaboration et de la gestion de la politique ferroviaire.

1) AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
a) ministère des Affaires municipales;
b) Société de développement de la Baie James;
c) Office de planification et de développement du Québec.

2) ÉCONOMIE
a) ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie;
b) ministère des Transports.

3) RESSOURCES NATURELLES
a) ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
b) ministère de la Colonisation;
c) ministère de l'Énergie et des Ressources.

4) ÉQUIPEMENTS PUBLICS
a) ministère des Chemins de fer;
b) ministère des Travaux publics.

5) AUTRES
a) Conseil du Trésor;
b) ministère des Affaires culturelles;
c) ministère des Affaires internationales;
d) ministère du Conseil exécutif;
e) ministère du Tourisme;
f) ministère du Travail;
g) Secrétariat provincial;
h) Solliciteur général;
i) Gouvernement du Canada. (15)

---

(15) Depuis 1867, plusieurs ministères ont changé d'appellation. Pour alléger la présentation de ce tableau, seul la dénomination la plus récente a été retenue.

La représentativité géographique

Par ses qualités intrinsèques, cette variable a pour objectif primordial de déterminer la sphère géographique de représentation de l'émetteur, c'est-à-dire de mettre en évidence le territoire qui est le point de mire de son discours. La visée subséquente de cet exercice est de confirmer ou d'infirmer l'existence d'un rapport entre la représentativité géographique du message issu des forces avec la distribution des extrants de la politique ferroviaire.

A l'instar de Mousseau, ce processus a pour résolution l'identification de l'espace géographique d'action dont une collectivité ou un individu se font le porte-parole. Tant pour les forces sociétales que pour les émissaires gouvernementaux, cette variable sera quantifiée en tablant sur la fréquence annuelle des noms de lieux repérés dans le discours, lesquels seront imparties suivant les régions et les divisions de recensement canadien.

L'origine ethnique

Les antécédents historiques associés à l'existence de communautés ethniques distinctes et coexistantes au sein du territoire québécois justifie l'adoption de cette variable à l'effet de renforcer la concision des distinctifs nominatifs de l'émetteur. Elle sera mesurée à partir des propositions formulées en 1970 par Mousseau, qui a développé un instrument de mesure précis de l'ethnicité d'un message.

Dans le contexte de l'étude, l'origine ethnique s'avère une sous-variable de la nationalité québécoise. Elle permet de caractériser les porteurs d'un discours axé sur le transport ferroviaire et sur la politique qui en procède, en vertu de leur ethnicité. L'indicateur retenu a pour dessein de présenter l'origine ethnique des agents qui agissent sur le gouvernement du Québec, afin qu'il appuie l'essor du transport sur rail.

Les catégories: 1) Québécois francophone; 2) Québécois anglophone; 3) néo-Québécois; 4) Autres (choix résiduel) ont été retenues. Cette classification, non exclusive, favorise une ventilation des groupes reflétant les éléments constitutifs de la population québécoise. Elle facilite une répartition évacuant toute ambiguïté sur l'ethnicité globale de la nation. Comme le souligne Gagnon (1988): “Un Québécois est un résident du Québec. Point. Le terme inclut tous ceux qui y habitent, immigrants de fraîche date ou anglophones de vieille souche” (16).

---

(16) GAGNON, Lysiane. Le peuple sans nom. La Presse. 25 juin 1988. p. B3.

Lorsqu'il y a omission d'indications caractérisant les intervenants, ceux-ci sont a priori classifiés dans la catégorie Québécois francophones, car ce groupe constitue la majorité numérique du peuple québécois. Voici, à partir de quels indices l'appartenance à cette race est départagée:

La consonance française du nom d'un individu ou d'un groupe (ou, à défaut de cette caractéristique, l'appartenance connue de l'individu au groupe francophone) permettra de juger s'il s'agit d'une personne ou d'un groupe Québécois francophone.

> Ainsi sont [Québécois francophone]: tout individu ou tout groupe dont le nom est français; tout individu qui occupe un poste de ressort fédéral, provincial ou municipal, ou exerce une fonction administrative ou autre et dont le nom est français; tout individu qui remplit une fonction ou un rôle quelconque, dont le nom est anglais ou étranger mais qui est reconnu comme étant de langue française. [17]

De cette définition, on peut déduire que toute consonance d'un nom qui ne répond pas à ces critères doit être envisagée comme étant soit d'origine Québécoise anglophone ou néo-Québécoise (réfère à tout citoyen ne pouvant être classifié dans un des deux premiers groupes, sauf en vertu de ces mêmes déterminantes). C'est donc dire que la consonance est l'indicateur qui permet d'opérationaliser cette variable. Quant à la catégorie Autres, elle regroupe l'ensemble des intervenants dont la nationalité n'est pas Québécoise (p. ex. les Français). Ce critère est vérifié suivant l'origine du document analysé, nonobstant la consonance du nom de l'intervenant ou du groupe.

La pertinence et l'importance de ces éléments sont d'autant plus renchéries si l'on procède à l'identification des émetteurs de ces messages. Ces informations aident à déterminer les liaisons institutionnelles garantes du dynamisme de l'intervention du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail. Elles sont validées car autorisant l'adjonction des caractéristiques des composantes façonnant le processus décisionnel précédant la politique ferroviaire.

Contenu du message

Déjà utilisés par Charbonneau (1980) pour étudier l'intérêt que le premier ministre Honoré Mercier accordait au transport ferroviaire, les variables retenues aident à préciser les buts intrinsèques ainsi que les moyens proposés afin de concrétiser la politique.

---

(17) MOUSSEAU, Monique (1970) Op.cit., p. 35.

Dans une première phase, il faut présenter l'objet de l'intervention ou du document à l'étude (c.-à-d. de quoi parle-t-on?), puis le classifier dans un groupe représentatif de son contenu [18]. En adjonction avec la présence d'une occurrence représentative du type de systèmes, ils seront réparties dans une des catégories suivantes:

1) TRANSPORT FERROVIAIRE CONVENTIONNEL
   a) Train de marchandises;
   b) Train interurbain pour passagers.

2) TRANSPORT FERROVIAIRE URBAIN
   a) Métro;
   b) Système léger sur rail (tramway);
   c) Train de banlieue.

3) Ne s'applique pas.

La fonction de cet indicateur est de dresser un profil de la considération attribuée par les intervenants à chacun de ces modes (fréquence). Cette distribution s'effectuera, sachant que chaque type de système a une vocation et des conséquences spécifiques quant aux effets de diffusion sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Une autre variable permet de déceler les aspirations investies dans la politique ferroviaire afin de soutenir la concrétisation de certains objectifs. Dans le contexte de la thèse, le chercheur se doit de connaître les motifs qui stimulent un émetteur dans ses démarches relatives à la promotion de la politique ferroviaire québécoise. Les motivations intrinsèques qu'ils imputent à ce mode de transport se segmentent en catégories non exclusives, en fonction de leur occurrence respective:

1) ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES
   a) Aménagement du territoire:
      Outil de colonisation (période 1867-1970)
      Outil d'aménagement urbain (période 1971-1990);
   b) Développement économique régional:
      Outil de création d'emploi
      Outil de développement agricole
      Outil de développement forestier
      Outil de développement minier
      Outil de développement manufacturier;
   c) Mobilité accrue des marchandises;
   d) Coût de transport;
   e) Accroissement de la concurrence intermodale;
   f) Consommation énergétique;
   g) Vocation récréo-touristique;
   h) Rationalisation du réseau.

---

(18) DE BONVILLE, Jean (1988) Op.cit., pp. 6-13.

2) ASPECTS SOCIAUX
   a) Écologie;
   b) Coût temporel;
   c) Réduction des accidents routiers;
   d) Réduction de la congestion urbaine;
   e) Fiabilité;
   f) Mobilité accrue des citoyens. (19)

3) ASPECTS POLITIQUES
   a) Électoralisme;
   b) Nationalisme économique;
   c) Volonté d'occuper et de bonifier la juridiction en matière de transport ferroviaire;
   d) Volonté de contrebalancer le sous-investissement ferroviaire du gouvernement canadien.

Les moyens fonctionnels prônés pour parvenir à l'application des objectifs soumis constituent la troisième variable de cette dimension (20). Elle permet d'étudier les méthodes d'intervention (c.-à-d. propriété, distribution, réglementation) que les émetteurs suggèrent au gouvernement d'adopter afin d'assurer l'application d'un programme ferroviaire.

Encore une fois c'est la fréquence qui permettra de quantifier cette variable. Les catégories constitutives de cette variable sont similaires à celles énumérées dans la section 2.1.6 sur la politique ferroviaire québécoise. Derechef les données recueillies seront transformées et transposées sur des cartes. Ce support graphique permet de répartir, en fonction du type de transport sur rail, les buts et les moyens d'interventions proposés, la fréquence annuelle des messages associés à la question ferroviaire.

Finalement, l'on doit s'attarder à la direction des propos. Par le biais des catégories: 1) favorable; 2) défavorable; et 3) neutre, sera vérifiée l'orientation du discours relatif à la politique ferroviaire. Dans un même ordre d'idée, la réaction de l'émetteur, quant à l'oeuvre ferroviaire du gouvernement canadien en terre québécoise, devra être analysée lorsque cet exercice s'avère exécutable. Cette information facilite la détermination de l'intensité des acteurs québécois à défendre et à promouvoir les intérêts du Québec, en analogie aux interventions politiques exogènes à leur milieu.

Par ces interrogations, les motifs intrinsèques ayant contribué au démarchage particulier ou régulier des acteurs pourront être assimilés à l'effet d'apurer les hypothèses de la recherche.

---

(19) WARD, Richard (1983) Transportation Planning. p. 363.

(20) GRAWITZ, Madeleine (1984) Op.cit., pp. 656-657.

Dans le cas de cette analyse, la totalité des variables associées a pour finalité de faire ressortir le nombre d'incursions et l'attitude des forces face à la politique ferroviaire comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

La politique ferroviaire québécoise

Au coeur du système, la politique ferroviaire constitue l'assise fondamentale des choix gouvernementaux et des impacts engendrés subséquemment sur la géographie québécoise. Comme il en fut question au chapitre précédent, c'est l'aboutissement d'une séquence s'ouvrant sur des programmes supportant la concrétisation des voeux issus de l'environnement.

Dans l'intention d'étudier ces extrants, il appert qu'un bref historique de même qu'une description générale doivent être dressés pour chaque programme dans la détermination de mieux assimiler ses implications sur le territoire. A cette mise en situation, s'ajoutent des variables qui caractérisent les programmes ayant concouru à la concrétisation de la politique:

1) OBJECTIFS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROGRAMME (en rapport avec l'aménagement du territoire et au développement économique régional).
2) EXTRANTS DU PROGRAMME ET RESSOURCES FINANCIÈRES ALLOUÉES
3) ORGANISME RESPONSABLE DU PROGRAMME
4) CLIENTÈLE-CIBLE DU PROGRAMME
5) DURÉE DU PROGRAMME.

La disponibilité de ressources seconde la réalisation d'un programme, alors que le contenu réfère à l'ensemble des moyens mis en oeuvre afin d'optimiser son efficacité et en l'occurrence de la politique ferroviaire. Par ailleurs, la justification d'un programme est coalisée par sa raison d'être, sa durée et sa clientèle-cible [21].

L'analyse des programmes s'effectuera par le biais de la catégorisation adaptée de Gaudry et du Groupe de travail chargé de l'examen des programmes en transports au Canada (1985). Cette classification regroupe les programmes en vertu de leurs modes d'intervention:

---

(21) CANADA. Conseil du Trésor (1981) Guide sur la fonction de l'évaluation de programme. p. 18.

1) PROPRIÉTÉ
   a) Participation directe (p. ex. société d'État) ou indirecte (p. ex. détenteur d'actions).

2) DISTRIBUTION
   a) Aide au financement du transport ferroviaire conventionnel;
   b) Aide au financement du transport ferroviaire urbain;
   c) Aide au développement de l'industrie des équipements de transport sur rail;
   d) Aide technique.

3) RÉGLEMENTATION
   a) économique;
   b) de la sécurité.

4) DÉMARCHAGE.

Cette approche fut retenue car elle possède le mérite d'ordonner sur une assise fonctionnelle et sans fractionnement temporel, les composantes de la politique ferroviaire. L'étude de ces catégories, en adjonction avec l'aménagement du territoire et le développement économique régional, aide le géographe à définir le type d'intervention qui optimise les résultats géographiques. L'analyse systématique de la politique et de ses programmes offre un moyen absolu pour découvrir à l'issue d'une longue séquence décisionnelle, les solutions proposées par un gouvernement pour en arriver à la production d'effets géographiques qui affectent son entité d'influence.

Cette étape fournit les ferments sur lesquels s'appuient les séquelles positives ou négatives qu'engendre un programme. La connaissance du contenu d'un programme est cruciale, car elle est le reflet de l'intérêt accordé à une activité. C'est par l'entremise de l'analyse qualitative et quantitative des moyens d'actions mis en oeuvre pour les appliquer, de même que leur forme opérationnelle, que se concrétisera cet exercice.

Les objectifs et raisons d'être

Suivant le Conseil du Trésor du Canada (1981), dans la volonté de mieux examiner les implications d'un programme, “il importe normalement de considérer ce qu'il fait, ce qu'il est sensé faire, comment il est mis en oeuvre [...]” [22]. Dans une telle optique, cette étape fondamentale permet d'attirer l'attention sur la raison d'être des programmes, dans un contexte

(22) CANADA. Conseil du Trésor (1981) Principes pour l'évaluation des programmes par les ministères et organismes fédéraux. p. 10.

globalisant par rapport à la politique ferroviaire. La détermination de la raison d'être d'un programme, en adjonction à des buts visant à combler des appétences, devrait être une des unités, garante de la qualité d'un extrant [23].

Il est essentiel de bien assimiler les objectifs de même que les résultats anticipés d'un programme ferroviaire avant de jauger ses conséquences concrètes sur le paysage québécois. Cette étape a la prétention de contribuer à l'établissement de l'influence, de la distribution géographique, ainsi que de la configuration appréhendée d'un programme en accord avec les aspects socio-économiques et politiques déjà introduits.

Extrants du programme et ressources financières allouées

L'analyse des ressources financières consacrées au transport sur rail, constitue une variable de choix afin de mesurer l'importance et l'évolution temporelle de l'intérêt apporté par le gouvernement à ce poste. La principale qualité du budget, c'est qu'il constitue un instrument tangible et facilement accessible à tout chercheur. La part du budget gouvernemental affecté au dossier ferroviaire par rapport aux dépenses publiques totales constitue un signe éloquent de l'importance accordée à un secteur. C'est donc un premier indicateur significatif de cette activité.

Suivant l'approche géographique retenue par le professeur Blais (1979) dans son étude sur la politique agricole québécoise, la répartition territoriale des déboursés consacrés au programme ferroviaire aidera à déterminer avec exactitude quelles sont les régions qui en bénéficient et sous quelle forme sont les extrants. Cette représentation privilégie l'assise de l'étude postérieure de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Elle permet d'établir s'il existe une analogie directe entre cette dimension et l'investissement gouvernemental dans une région. D'autre part, le traitement géographique permettra de connaître si les demandes formulées et la localisation des forces sociétales concordent avec la répartition spatiale des dépenses publiques dans ce secteur.

L'analyse budgétaire s'avère révélatrice de l'importance octroyée par un gouvernement à un domaine d'activité. Nonobstant, comme le souligne Blais, l'utilisation isolée de ce seul indicateur n'est cependant pas accomplie, car:

---

(23) SCHNEIDER, Lewis (1968) Urban Mass Transportation: A Survey of the Decision-Making Process. p. 244.

> [...] le contenu d'un programme est souvent plus révélateur que les sommes qu'on y consacre: l'augmentation du budget d'un programme n'entraîne pas automatiquement une augmentation ou une amélioration des services rendus. (24)

Dans un tel contexte, il faut adjoindre à cette variable une particularité complémentaire, significative de l'intervention gouvernementale. Il faut caractériser la politique par les extrants tangibles qui en émanent, ce qui sera concrétisé dans la section sur l'aménagement du territoire.

Organisme responsable du programme

Chacun des programmes de la politique ferroviaire est administré par un organisme chargé de son implantation et de sa gestion. Dans le cadre de l'étude, une telle variable a pour fonction d'identifier ces intervenants de même que les rôles et pouvoirs que le programme leur impute.

La variable est opérationalisée par le nom de l'organisme et des unités mandataires de l'application d'un programme. Dans l'intention de cloisonner les décisions émanant des institutions politiques et administratives, deux catégories ont été retenues afin d'identifier les cellules qui orientent la politique ferroviaire:

1) INSTITUTIONS POLITIQUES
   a) Assemblée nationale du Québec:
      Commission permanente
      Commission d'enquête;
   b) Conseil exécutif.

2) ADMINISTRATION PUBLIQUE
   a) ministères impliqués dans la politique ferroviaire
      Bureau du ministre
      Bureau du sous-ministre
      Unité administrative;
   b) organismes impliqués dans la politique ferroviaire.

Ultérieurement, la compilation de ces données favorisera une quantification de la performance des organismes gouvernementaux impliqués dans le transport sur rail, dans la visée d'en promouvoir l'usage aux fins d'intervention spatiale.

---

(24) BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois: 1953-1973. p. 174.

Clientèle bénéficiaire du programme

Par ses caractéristiques, cette variable a pour fonction d'identifier la population visée par les objectifs d'un programme. Elle permet de mieux connaître les usagers nominatifs auxquels sont destinés ces programmes.

Durée du programme

La durée et la situation dans le temps constituent une donnée susceptible d'indiquer au chercheur l'intensité d'un programme et sa propitiation en analogie avec l'époque où il fut adopté.

Isolée elle n'est qu'une piètre variable, mais en conjonction avec d'autres, le règne d'un programme est un critère équilibré apte à justifier le destin qui lui est dévolu [25].

La durée d'un programme, établie d'après le nombre d'années durant lequel il a été en vigueur, constitue un indicateur aidant à les localiser dans le temps. En association avec l'aménagement du territoire et le développement économique régional, elle indique s'il y a un lien temporel entre l'application d'une politique et les modifications qu'a subies subséquemment un paysage.

Ce critère est, dans bien des circonstances, l'assise de l'application des buts intentionnels et de la consolidation des acquis obtenus dans l'espoir d'en arriver à la concrétisation de résultats heureux et rentables pour la société québécoise. Cet indicateur a pour visée première de favoriser un contrôle, permettant de vérifier s'il existe une causalité entre une intervention gouvernementale et les métamorphoses économiques et physiques que connaît un territoire.

L'aménagement du territoire et le développement économique régional

Harmonieusement avec son cadre disciplinaire, la recherche doit mettre le focal sur les réalités et sur l'efficacité de la politique ferroviaire à produire des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Dans le cadre d'une thèse en géographie, l'étude de cette dimension s'avère le point de mire de l'analyse de la politique.

Jusqu'à maintenant, les éléments introduits ont contribué à organiser le cadre d'analyse du cheminement préalable au développement et à l'application de la politique ferroviaire. Cette

---

(25) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 11.

démarche favorisait une décomposition systémique du processus décisionnel conduisant à sa mise en oeuvre.

L'examen de cette dimension favorise l'analyse géographique des répercussions intrinsèques que suscite l'intervention québécoise dans ce secteur. Elle se réalisera par le biais d'indicateurs d'impacts sur le milieu qui possède l'attribut de jauger l'efficacité d'un programme. Du même coup, l'adjonction des ambitions de la politique aux répercussions sur l'espace permettent de vérifier si les visées solennelles d'un programme étaient justifiées et furent génératrices de retombées sur le paysage. Dans la même direction, des conséquences inattendues (désirables ou non) pourront s'ajouter aux effets anticipés par les planificateurs; c'est pourquoi ils devront être quantifiés dans le dessein d'obtenir une représentation intégrale de l'efficacité de la politique ferroviaire.

Dans l'intention de quantifier les effets de la politique ferroviaire sur le paysage et sur la transformation des activités territoriales, des variables ont été retenues pour réaliser une analyse empirique. A partir d'une étude de cas, c'est-à-dire le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, leurs fonctions seront de vérifier s'il existe des liens entre la politique ferroviaire, l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Le tableau 2.1 regroupe l'ensemble des variables ainsi qu'une synthèse des indicateurs qui leur sont associés. Les indicateurs ont été sélectionnés, sachant qu'ils sont des mesures fiables et objectives des variables.

Les indicateurs d'impact de la politique ferroviaire ont été sélectionnés en raison de la disponibilité de statistiques permettant leur mesure et de leur propension à se modifier lors de l'introduction sur un territoire du transport sur rail.

Un modèle d'analyse pour l'aménagement du territoire, le développement économique régional et le chemin de fer

Une problématique de recherche, où des variables liées à l'aménagement du territoire et le développement économique régional interviennent comme variable dépendante de la politique et du transport sur rail, est récente. Rostow (1962) et Cootner (1963) furent les protagonistes qui avancèrent qu'en Amérique du Nord et sur d'autres continents que ce mode de transport joua un rôle de premier plan, notamment dans les pays neufs, en appuyant solidement leur essor économique.

> La construction des chemins de fer constitue dans l'histoire économique l'agent le plus puissant des démarrages. Son rôle a été décisif aux États-Unis, en France, en Allemagne, au Canada et en Russie; elle a contribué dans une très large mesure au démarrage en Suède, au Japon et dans d'autres pays.
>
> Le chemin de fer a eu [des] effets sur la croissance économique pendant la période de démarrage. Tout d'abord, il a abaissé les coûts des transports intérieurs, a ouvert des régions nouvelles au commerce et introduit des produits nouveaux sur les marchés et, d'une manière générale, a rempli la fonction d'élargissement des marchés prônée par Adam Smith. [26]

L'économiste étatsunien Fogel (1964) vérifia et confirma cette hypothèse. Dans *Railroads and American Economic Growth*, il s'est appliqué à démontrer que le transport sur rail a servi d'appui au développement économique des États-Unis au cours du XIXe siècle. Il fut accompagné dans cette démarche par quelques adeptes, comme les géographes Liang (1982), qui s'est attaché à l'étude des chemins de fer chinois comme agent de développement agricole, et North (1979) qui s'intéressa à l'impact du transport sur le développement de la Sibérie occidentale.

En vue de bénéficier de ces acquis scientifiques, les outils d'analyse utilisés par les prédécesseurs ne seront point ignorés pour l'étude de cette dimension. Dans l'intention de favoriser une synergie avec la problématique québécoise, les conclusions de ces travaux seront ponctuellement mis à contribution lors de l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. L'utilisation du cadre conceptuel de recherche retenu a le mérite d'octroyer au chercheur une flexibilité lui permettant d'intégrer les modèles qui optimisent les objectifs d'études préalablement fixés. Les modèles théoriques étant généralement trop universels, l'on se devait de les adapter aux besoins de la thèse.

Depuis le début du XXe siècle, plusieurs universitaires, surtout des économistes britanniques, étatsuniens et français se sont efforcés d'élaborer **LA** théorie qui permettrait d'identifier et d'analyser les éléments moteurs du développement économique régional, tout en y intégrant une dimension spatiale permettant de cerner la propagation géographique de ce mécanisme. Processus particulièrement ardu, aucun n'est arrivé à ce jour à formuler une théorie générale qui aurait permis d'échafauder une vision d'analyse globale de ce champ.

> Jusqu'à présent, les économistes, les géographes, les planificateurs et les sociologues ont tous reconnu le caractère particulier du phénomène du développement régional ainsi que la nécessité de l'expliquer, mais aucun de ces

---

(26) ROSTOW, W. (1962) Les Étapes de la croissance économique. p. 75.

> spécialistes n'a réussi à produire une doctrine, dont le besoin se fait pourtant de plus en plus sentir [...]. (27)

C'est pour cette raison qu'il a fallut sélectionner parmi une multitude de propositions, celles qui répondaient le mieux aux buts préalablement fixés. Au fil des ans, quatre grandes théories ont suscité l'attention des chercheurs. Jusqu'à ce jour, celles-ci se sont avérées les plus populaires dans le milieu universitaire international, malgré le fait que chacune comporte son apanage de faiblesses et d'imperfections.

La théorie centre-périphérie constitue une des plus récentes propositions pour expliquer le développement économique régional. Son concepteur, Friedmann (1966) reconnait l'existence d'échanges interrégionaux, tout comme le firent les économistes de l'École néo-classique. Toutefois, il se démarque de ses prédécesseurs alléguant que les échanges entre un centre et sa périphérie sont fondamentalement dissymétriques, lesquels reposent sur une hiérarchie des échanges, ayant pour finalité de créer des états de dépendance, où la première, avantagée par des facteurs géopolitiques et géo-économiques, exploite et tire profit des ressources humaines et naturelles de la seconde. Ces inégalités étant la résultante des propriétés immanentes aux économies de marchés.

La théorie intrants-extrants permet de désagréger, en fonction de plusieurs secteurs industriels et sur une base interrégionale, les variations dans la demande et les échanges de biens et services. Cette approche permet de mieux cerner comment sont diffusées dans la structure économique d'une région les demandes exogènes.

La théorie des pôles de croissance a été proposée au milieu des années 1950 par Perroux. Elle repose sur l'hypothèse que la croissance d'une région ou d'une nation se diffuse inégalement dans l'espace et s'agglomère dans certaines parties de ce territoire.

Finalement, la théorie de la base repose sur l'hypothèse qu'une région se développera sur le plan économique si elle dispose sur son territoire de ressources naturelles, bénéficiant d'une demande extérieure.

L'originalité de cette dernière théorie, c'est qu'en antithèse à la majorité des tentatives passées pour expliquer le développement régional, celle-ci place, au centre de ses préoccupations, la dimension spatiale, les relations géo-économiques ainsi que les impulsions exogènes, afin d'analyser les fondements amenant la croissance d'une région.

---

(27) HILHORST, Jos (1969) La théorie du développement régional: Un essai de synthèse. p. 21.

> L'intuition majeure de la théorie de la base [...] est la suivante: seuls les ensembles économiques de grande dimension, tels que les grandes nations, sont maîtres de leur développement au point que celui-ci dépend de variables internes, de propensions qui leur sont propres. Si l'on considère des "morceaux d'espaces" infranationaux incomplets, spécialisés, ils ne peuvent plus tirer de leurs efforts ni de leurs aptitudes propres les moyens de leur croissance, celle-ci dépendra de signaux venus de l'extérieur. (28)

Une des conditions fondamentales, à la source de ces échanges, c'est l'interaction qui se développe entre deux régions aux besoins complémentaires. La première, bénéficiant de structures politico-économiques arrivées à maturité, agit comme pôle d'attraction et carrefour d'échanges. A ces dispositions liminaires, il doit exister une demande pour certaines ressources naturelles, dont l'exploitation appuiera son essor. De plus, l'avant-pays doit disposer des sommes permettant de procéder à leur acquisition, ainsi qu'à la mise en place des infrastructures favorisant leur transport vers son territoire. La seconde région (p. ex. l'arrière-pays) possède ces richesses convoitées, mais faute de capitaux autochtones, elle doit se replier sur la première en vue d'assurer son essor.

Suivant cette théorie, l'économie de la région ressource repose sur deux sphères économiques complémentaires, soit les activités de base et les activités résidentielles.

Le secteur de base regroupe l'ensemble des activités qui dans dans une région sont exportatrices. L'arrière-pays génère sa croissance économique, par l'exportation de ses richesses (p. ex. bois), c.-à-d. sur sa capacité à générer une demande excédentaire à la demande interne. Ces activités dépendent fortement de décisions prises dans l'avant-pays. En retour, ils attirent dans la région des capitaux (p. ex. salaires versés aux travailleurs des secteurs de base), lesquels sont réinvestis par les citoyens dans les activités résidentielles (p. ex. commerces), qui récolte les bénéfices distribués sur le territoire par les premiers. Cet apport appuie la diversification de l'économie régionale. La présence des activités de base a un effet moteur sur la demande interne pour certains biens et services produits dans la région. La croissance du secteur résidentiel est d'autant plus importante qu'est l'exportation de ressources (29) .

Des critiques ont été formulées par Tiebout (1956), à l'égard de cette théorie. Il avance qu'elle ignore le développement économique endogène, au profit d'une croissance issue de facteurs exogènes, où les éléments autochtones n'ont que peu d'influence dans la croissance de leur région. Par ailleurs, North passe sous silence les investissements effectués par les

---

(28) AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine. p. 119.

(29) NORTH, Douglass (1955) Location Theory and Regional Economic Growth. pp. 243-258.

gouvernements, dans la construction locale, qui contribuent également au revenu et au développement régional (30). Toutefois, dans le cas du Saguenay-Lac-Saint-Jean, pour la période 1867-1920, le modèle de North s'applique intégralement. Les arguments relevés par Tiebout n'ont que peu influencé le développement de la région étudiée, ce qui ne risque pas d'invalider le modèle.

Une des forces de la théorie, c'est qu'elle est applicable aux relations existant entre un nombre restreint de régions, plutôt qu'à l'analyse des échanges intranationaux. Comme le souligne le géographe North, ce modèle conceptuel est parfaitement adapté pour l'étude des économies embryonnaires et colonisés, mais il pert de son efficacité lorsque les relations géo-économiques se complexifient et qu'une région acquiert son indépendance économique. Toutefois, l'utilisation du modèle se justifie pour l'analyse des régions nouvelles, aux économies simplifiés (31). A cet égard, au contraire des aires d'application géographique des étapes de la croissance économique élaborées par Rostow, il ne doit pas servir de modèle général, universellement applicable, dans le dessein d'interpréter l'essor de la totalité des territoires, nonobstant leur passé et la vocation que leur octroient les conditions géopolitiques. Le modèle doit plutôt être perçu comme une série d'étapes qui aide à expliquer un archétype de développement particulier à un nombre limité de régions évoluant, de préférence, à l'intérieur d'un même ensemble politique, où la présence d'une ressource naturelle initie leur développement et contribue à leur unification géo-économique avec un avant-pays. Nonobstant, elle demeure jusqu'à maintenant "la théorie dominante", qui a été la plus fréquemment utilisée pour des analyses sur le développement régional (32).

C'est en s'appuyant sur les fondements de la théorie générale de la localisation, élaborée par Isard (1949), par le travail de Fisher et Hoover (1949) sur les problèmes de la croissance économique et inspirée par les publications des professeurs Harold Innis et W.A Mackintosh sur la thèse du produit pour expliquer l'histoire de l'économie canadienne, que l'économiste North (1955) présenta son modèle de la base reposant sur cinq étapes (33). Conçue pour l'étude du

---

(30) TIEBOUT, Charles (1956) Exports and Regional Economic Growth. pp. 160-169.

(31) NORTH, Robert (1979) Transport in Western Siberia - Tsarist ans Soviet Development. p.2.

(32) AYDALOT, Philippe (1985) Op.cit., p. 120.

(33) ISARD, Walter (1949) The General Theory of Location and Space Economy.

FISHER, Joseph et HOOVER, E. (1949) Research in Regional Economic Growth.

processus de développement de nations pionnières, comme l'Australie, le Canada et les États-Unis, la croissance économique dépend, selon l'universitaire étatsunien, de facteurs concomitant, qui sont la demande et la présence d'une ou de plusieurs ressources, ainsi que d'infrastructures de transports adaptés permettant leur exportation vers la région réceptrice.

1. La région ressource est dotée d'une structure économique de type artisanal, fortement axée sur l'agriculture, qui est autosuffisante. Ses échanges avec l'extérieur sont limités en raison d'une carence de modes de transport et d'une économie orientée vers la subsistance plutôt que vers la satisfaction des marchés nationaux ou internationaux.

2. Le désenclavement de la région, grâce à l'amélioration des moyens d'accès au territoire, aura pour conséquence de favoriser l'exploitation des ressources naturelle, aux fins d'exportation vers les régions industrialisées. Pour North, le transport constitue un des fondements constitutifs ayant soutenu la croissance des exportations (34). Par ailleurs, ce renouveau est appelé à contribuer à la naissance de certaines manufactures locales de transformation primaire se spécialisant dans les secteurs d'activités économiques lui ayant donné son impulsion (p. ex. fromageries, laiteries, etc).

3. La croissance du commerce interrégional aura pour effet d'entraîner une mutation de la production agricole. Les fermes laitières, céréalières et spécialisées dans les cultures de fruits et légumes se substitueront progressivement aux fermes de subsistance essentiellement orientées vers les besoins des habitants. Désormais, ces entreprises allaient produire en vue de répondre à la demande extérieure.

4. L'augmentation de la population, essentiellement causée par l'immigration, aura pour effet de justifier une transformation de la structure économique qui donnera naissance au secteur résidentiel afin de desservir le marché local. L'exportation des richesses naturelles n'arrivant plus à combler les besoins de la population, l'économie régionale doit se diversifier, dans le dessein d'anihiler une stagnation économique, ainsi que toute fuite de son capital humain et financier. L'industrialisation était appelée à s'implanter dans la région. Des entreprises oeuvrant dans le secteur secondaire apparaîtront progressivement sur le territoire. Dans les premières décennies, elles s'affairèrent à la transformation de produits forestiers et agricoles, dont l'avant-pays constitue le principal débouché. Mais graduellement, suivant la présence dans la région de ressources énergétiques et minières dont une entreprise peut tirer des bénéfices économiques, la structure industrielle primaire, laissera sa place à des usines grandes consommatrices de ce “capital naturel” (p. ex. aluminerie).

5. L'aboutissement de ce processus est atteint lorsque la région peut s'autoriser à assurer la subsistance d'un secteur résidentiel qui exporte des services spécialisés dans le secteur tertiaire et des facteurs de production (p. ex. ressources humaines et de capitaux vers des régions en voie de développement.

En résumé, suivant la théorie de la base qui s'appuie sur la théorie keynésienne, la variation du revenu régional, qui contribue à l'essor économique de cet espace, repose sur la somme des

---

INNIS, Harold (1930) The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History.

MACKINTOSH, W.A.(1923) Economic Factors in Canadian History.

(34) NORTH, Douglass (1955) Op.cit., p. 254.

revenus tirés des secteurs de la base et sur la tendance des habitants à dépenser localement leur salaire, ce qui a pour conséquence de favoriser la naissance d'activités résidentielles.

L'étude de cas présenté à la fin de cette thèse offre une nouvelle occasion de vérifier si le modèle présenté par North est fondé à l'égard du mécanisme exogène de développement spatial et des relations sous-jacentes appréhendées pour les terres pionnières. Dans ce cas précis, l'économiste étatsunien nous propose un cadre général d'analyse qui appuiera notre réflexion dans le dessein de découvrir s'il existe une corrélation entre la métamorphose géo-économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'avènement du chemin de fer à la fin du XIXe siècle. Ce modèle offre au chercheur des hypothèses compatibles avec la problématique historique et géopolitique québécoise et l'autorisant à étudier les effets sur le territoire de la politique ferroviaire. En repositionnant ce modèle dans le continuum de l'intervention des forces sociétales et gouvernementales, il permet de l'intégrer dans le cadre conceptuel de recherche.

L'aménagement du territoire

Ayant déjà défini théoriquement l'aménagement du territoire, voici une définition opérationnelle qui la qualifie. Elle possède le mérite de cerner les valeurs devant être quantifiées par les indicateurs:

> La notion d'aménagement est liée à toute modification physique de l'espace. Non seulement le fait de construire un édifice, une route ou toute autre infrastructure entraîne une action d'aménagement, mais aussi toute décision visant à modifier le territoire dans sa forme et dans son aspect. (35)

A l'instar des ressources financières octroyées aux programmes ferroviaires, les indicateurs choisis permettent de jauger l'envergure et la forme des moyens mis de l'avant pour susciter l'aménagement du territoire.

Dans une première phase, les extrants destinés à la concrétisation des buts d'un programme seront identifiés à l'échelle de l'État québécois. Pour ce faire, deux variables résultantes de l'action gouvernementale sur l'aménagement du territoire ont été retenues, soit la distribution spatiale du kilométrage de voies ferrées subventionnées et la distribution spatiale de l'aide financière au transport sur rail (tableau 2.1).

---

(35) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. pp. 92-93.

Par ailleurs, dans un second volet, quatre groupes multivarié, comprenant des variables issues de cette dimension, sont intimement associés à l'étude de cas du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, soit: la démographie, l'affectation du sol, la géométrie du réseau et le trafic (36).

Cette opération accomplie, dans la mesure du possible les données colligées seront opérationalisées géographiquement. L'association spatiale des variables permettra de vérifier ultérieurement s'il existe un lien géographique de causalité entre les extrants de la politique ferroviaire et, d'autre part, l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Le développement économique régional

Les variables sélectionnées pour quantifier le développement économique régional ont pour objectif fondamental de vérifier la portée de la politique ferroviaire québécoise sur l'économie régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean, région cible de l'étude de cas. Afin de faciliter l'étude de cette dimension, les variables sont regroupées à l'intérieur d'une classification générale. Cela permet de présenter un profil de l'évolution des activités économiques régionales en fonction de l'avènement du chemin de fer.

Chacune de ces sous-catégories sera analysée en tablant sur l'activité économique régionale, dont les dix variables ont été assemblées à l'intérieur de trois groupes multivariés: 1) ventes; 2) quantité; 3) entreprises (tableau 2.1).

Comme le démontre le tableau 2.1, la valeur et la quantité des produits agricoles vendus, ainsi que le nombre de fermes situées dans la zone d'influence d'une voie ferrée, sont quelques-uns des indicateurs de cette dimension.

Ces indicateurs ont été sélectionnés pour représenter les données de base de la recherche. Ils possèdent une caractéristique mutuelle, soit la possibilité d'être comparés l'une par rapport à l'autre, nonobstant les différences inter ou intrarégionales existantes (p. ex. population).

---

(36) Ibid., pp. 150-167.

CHAPITRE III

HYPOTHESES DE RECHERCHE

Le cadre conceptuel a permis d'exposer les grandes dimensions inhérentes à cette thèse (figure 1.2). Cette étape étant connue, le modèle qui est une représentation schématisée d'une réalité permet de caractériser les composantes conceptuelles et de circonscrire l'analyse des relations intrinsèques aux variables à l'étude au sein de l'État québécois. En vue d'élaborer les hypothèses de la recherche, trois types de variables explicatives ont été retenues, soit les indépendantes, les dépendantes et celle de contrôle [1].

La variable dépendante (l'objet de recherche) est l'assise du système en étant le centre d'intérêt sur lequel le chercheur tente d'agir, par l'entremise d'une variable indépendante, qui constitue la source d'influence susceptible de justifier l'objet du système. Une des propriétés inhérentes à la variable est sa possibilité de se métamorphoser. Dans une même étude, un élément du système a la potentialité d'emprunter, en assujettissement avec la relation où il est impliqué, plus d'une forme de variables (c.-à-d. indépendante ou dépendante). Quant à la variable de contrôle, elle permet de vérifier si son intercession entre les variables dépendantes et indépendantes modifie les liaisons concomitantes appréhendées.

Au coeur de la politique ferroviaire, le gouvernement du Québec est l'élément catalyseur qui reçoit les demandes issues de la dimension forces sociétales. Le modèle cristallise les rapports existant entre l'intrant (accès des éléments de l'environnement au système) et l'agent de transformation (le gouvernement) qui ont pour effet de produire un extrant (la politique ferroviaire) conduisant à l'obtention de résultats spécifiques (l'aménagement du territoire et le développement économique régional), lesquels sont rétroagis sur l'environnement exogène au système (l'État québécois).

---

(1) BOULARD, René (1983) Recherche empirique. p. 58.

La réflexion soumise par le professeur Marcel Pouliot (1980) s'avère intéressante quant aux énoncés fondamentaux qui y sont exposés. Le géographe présente, par le biais d'une approche globale, un exposé schématique sur le rôle instrumental du transport pour l'appareil gouvernemental. Ses propositions constituant une assise explicative plausible et concordante au développement du transport au Québec, elles ont servi de fil conducteur pour l'élaboration de cette problématique.

Cette thèse, par son caractère appliqué, offre l'opportunité de vérifier, à partir d'un cas ostensible une des hypothèses qu'il soumet. A l'effet de contrôler une de ses présomptions et sachant que le transport sur rail est un instrument qui permet à un État (suivant Pouliot, entendre ici le gouvernement) de développer son territoire, l'hypothèse générale suivante, adaptée de l'écrit du professeur Pouliot aux fins de la recherche, est posée:

> H_g: la finalité du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

A cette hypothèse centrale, s'adjoignent trois hypothèses de travail. Conçues à partir des dimensions retenues, elles favorisent l'étude de la synergie concourant à la production d'extrants. Leur fonction est de fournir les fondations nécessaires, afin de seconder par leur affirmation ou leur infirmation la proposition générale (H_g).

> H_1: la politique gouvernementale en matière de transport ferroviaire est le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Québec.

Les demandes issues des forces sociétales concordent avec la politique ferroviaire adoptée et appliquée par l'appareil politico-administratif québécois. En vertu de cette hypothèse, ces flux d'ascendance sont à la source des orientations adoptées par le gouvernement dans ce secteur. Le rapport forces sociétales et gouvernement du Québec autorise l'établissement d'une corrélation entre ces deux dimensions à partir des variables sur les distinctifs et le contenu des communications.

L'hypothèse reliée à cette relation a pour vocation fondamentale d'établir un lien entre les déterminants nominaux des forces sociétales, le contenu de leur message et leurs influences potentielles sur le gouvernement du Québec dans la configuration de sa politique ferroviaire. Dans un tel contexte, des variables comme la représentativité d'intérêt, la représentativité géographique, l'origine ethnique et le contenu du message sont des caractéristiques qui façonnent les extrants et les résultats anticipés par le système.

Les travaux de certains géographes ont adopté les critères issus des forces sociétales en vue d'expliquer le développement d'un réseau géographique comme le transport sur rail. Le géographe Leung est parvenu à établir une parallèle entre le développement du réseau ferroviaire chinois et l'adoption de l'idéologie communiste par le gouvernement de la Chine, lors de l'accession au pouvoir en 1949 de Mao Zedong (1893-1976) (2).

Partant du constat de Eliot Hurst (1974) selon lequel l'histoire du processus décisionnel en matière de transport fut régulièrement soumis à la volonté des grandes entreprises et que peu de géographes ont étudié le lien existant entre ces forces et les effets sur le paysage (3), l'hypothèse H_1 a été retenue.

Un des aspects déterminants de cette analyse systémique est l'intégration du processus décisionnel intragouvernemental qui aboutit à la politique ferroviaire. Cette démarche a comme ambition de cerner les liens fondamentaux soutenant les origines et l'aspect que prendra la politique ferroviaire. A cet effet l'hypothèse H_2 a été retenue.

> H_2: le gouvernement du Québec par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire contribue à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

La seconde hypothèse estime que, depuis 1867, le gouvernement du Québec participe par le biais de ses interventions dans le secteur ferroviaire au développement économique et géographique de son aire d'influence. Elle permet de vérifier si l'apport du gouvernement est effectif et contribue à stimuler une intervention de même qu'une maîtrise assurée sur les leviers manoeuvrant le paysage de l'État québécois.

Cette hypothèse est fondamentalement géographique, car elle cherche à produire une revue détaillée des effets générés sur le paysage par les interventions du gouvernement du Québec dans le secteur ferroviaire. Elle met l'emphase sur l'accointance existant entre la politique ferroviaire, l'aménagement du territoire et développement économique régional. L'hypothèse ouvre la voie à une analyse appliquée des activités ferroviaires du gouvernement, qui par leur caractère résolument géographique, façonne l'espace québécois. L'examen de cette relation a déjà fait l'objet de travaux ou de propositions théoriques (Pouliot, Eliot Hurst), comme il en fut question antérieurement.

---

(2) LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals.

(3) ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. p. 2.

Sachant comme le souligne le géographe Wolfe (1962) qu'en tant qu'instrument politique, le transport joue un rôle dans la création, la consolidation et la croissance de tout pays [(4)], l'hypothèse retenue a pour fonction d'emprunter une direction similaire. Elle permettra de savoir si les activités ferroviaires financées par le gouvernement ont contribué à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

La vérification de l'hypothèse a été segmentée en deux parties. Dans un premier temps, l'efficacité de la politique ferroviaire québécoise comme déterminante sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional sera analysée. Deuxièmement, cette hypothèse a pour dessein de déterminer s'il existe une corrélation ou un détachement entre les variables placées dans ce contexte de cause à effet.

Subséquemment, la portée des modifications géographiques et économiques engendrée par les activités ferroviaires subventionnées par le gouvernement fera l'objet de la seconde cellule qui regroupe un ensemble de variables multivariées. C'est par le biais d'une étude de cas que la vérification de l'hypothèse sera complétée.

La dernière hypothèse (H3) met l'accent sur les déterminants juridiques qui contribuent à l'étude des aspects géographiques de la thèse. Elle favorise une réflexion afin de découvrir si l'absence de pouvoirs intégraux en matière de transport sur rail est le socle justificateur et contraignant qui a eu pour conséquence d'octroyer au Québec contemporain un réseau ferroviaire répondant peu à la configuration de ses intérêts et priorités.

> H3: le gouvernement du Québec en raison de sa souveraineté partielle en matière de transport ferroviaire n'est pas en mesure de contrôler entièrement l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

Agissant comme variable contrôle, la souveraineté partielle permet d'examiner si le cadre constitutionnel dans lequel est enchâssé l'État québécois réprime le fonctionnement de la politique ferroviaire du Québec.

La littérature actuelle suggère l'affirmation d'une cause à effet entre l'efficacité d'un gouvernement à intervenir sur le paysage et le degré d'autonomie dont il dispose. Eliot Hurst

---

(4) WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. p. 176.

(1974) estime essentiel d'approfondir l'impact d'un cadre législatif comme obstacle à la production et à la répartition des modes de transport [5], alors que Beaudry (1978) suppose que:

> Le partage des juridictions constitue actuellement une contrainte sérieuse à l'utilisation des transports comme instrument de politique économique par les provinces, du fait que celles-ci se voient obligées de bâtir leur économie sur un réseau de transport dont elles ne peuvent se servir ou qu'elles ne peuvent contrôler à leur gré. [6]

L'ensemble des hypothèses étant soumise, le chapitre suivant portera sur l'approche méthodologique qui sera privilégié afin de mesurer et de vérifier la totalité de ces éléments.

---

(5) ELIOT HURST, Michael (1974) Conclusion: The Development of Transportation Geography. p. 516.

(6) BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. p. 336.

DEUXIEME PARTIE

Le traitement des données

CHAPITRE IV

CUEILLETTE DES DONNÉES

4.1 INTRODUCTION GÉNÉRALE SUR LA MÉTHODOLOGIE

La recherche devant être une activité intègre, les scientifiques doivent s'octroyer des techniques qui permettent d'en arriver aux résultats les plus indubitables dans le cadre de paramètres effectifs et éprouvés. Les chapitres antérieurs ont légitimé la thèse en justifiant sa raison d'être, ainsi que le cadre théorique et opératoire d'analyse qui la sous-tend. Ayant présenté les variables et les indicateurs en vue de vérifier les hypothèses appréhendées, cette section a pour objectif de nantir le chercheur de procédés optimaux qui lui permettront de concrétiser ses finalités de recherche.

Toute recherche scientifique se doit d'utiliser les moyens techniques qui favorisent une vérification maximale des dimensions soumises à l'étude. Dans un tel contexte, la méthodologie se définit comme étant: "[...] la description de la méthode qui sera utilisée pour mesurer et contrôler les variables, vérifier les hypothèses et atteindre les objectifs de la recherche" (1).

La quiddité des variables exposées préalablement commande l'utilisation de techniques quantitatives afin d'en respecter les particularités. La démarche empruntée entraîne donc l'adoption d'instruments qui obéissent aux attributs et à la concordance des variables étudiées, de même qu'à notre champ disciplinaire.

Le caractère géographique de la thèse exige une étude spatiale et temporelle de la politique ferroviaire. Néanmoins, ce choix n'évince pas l'usage occasionnel de variables faisant

---

(1) BOULARD, René (1983) Recherche empirique. p. 79.

abstraction de spatialité. Un ensemble d'indicateurs géographiques a été retenu dans l'intention de replacer à l'intérieur du cadre territorial québécois les extrants et les résultantes de l'intervention gouvernementale dans ce secteur. Selon le géographe Pampalon (1985):

> [Le] cadre empirique doit [...] être traduit en termes opérationnels et être adapté, somme toute, aux particularités de l'analyse géographique. [...] L'analyse géographique propose en effet les différents moyens de "spatialiser" notre cadre empirique et d'en explorer ainsi la structure spatiale. (2)

Ce chapitre se veut donc un exposé des bases de données ainsi que des méthodes qui seront utilisées afin de les disséquer. Elles aideront à réaliser une vérification empirique des hypothèses de recherche, par le biais des corrélations positives ou négatives appréhendées entre les variables.

4.2 TYPOLOGIES DES SOURCES DE DOCUMENTATION

La cueillette des données est une activité d'appui méthodologique qui consiste à recueillir des informations pertinentes et saisissables. Cette démarche s'inscrit intimement dans une stratégie de vérification des hypothèses de recherche dont la validité repose sur la disponibilité et la qualification des bases d'information utilisées. Postérieurement à cette opération, le fruit de ce travail de classification sera traité au moyen de techniques précises et adaptées qui aideront à dégager une interprétation des hypothèses de recherche.

Sans sources documentaires, il serait laborieux, voire même invraisemblable, d'effectuer une telle étude. Ces documents offrent la possibilité d'exposer une réalité, afin de l'assimiler et de comprendre les motifs ayant engendré une modification de l'organisation du territoire québécois. Toutefois, la disponibilité des renseignements conditionne l'élaboration des variables et indicateurs. C'est en tablant sur cette contrainte que fut élaborée cette thèse.

Pour les besoins de l'étude, deux types de données fondamentales ont été choisis. Des documents littéraires qui présentent généralement des informations de type qualitatif, tandis que des données quantitatives se retrouvent dans les documents numériques. A cette documentation, sont associés des instruments de recherche qui aident le scientifique à repérer et à identifier le contenu des archives.

---

(2) PAMPALON, Robert (1985) Géographie de la santé au Québec. p. 15.

Documents littéraires

Les documents reçus ou produits par le gouvernement du Québec constituent des unités d'analyse physique significatives et représentatives de l'activité gouvernementale dans le secteur du transport ferroviaire. Une multitude de pièces qui prennent la forme de lettres, de rapports, de commissions d'enquête, de discours parlementaires, de politiques ministérielles et de lois, a été produite par les diverses forces sociétales et le gouvernement.

Ce sont les Archives nationales du Québec qui détiennent le mandat d'administrer et de conserver, dans le fonds d'archives gouvernementales, les documents inactifs provenant des ministères et organismes du gouvernement du Québec (3). Ils comprennent des documents privés (p. ex. lettres émanant de groupes d'intérêt) et publics (p. ex. rapports administratifs produits par un ministère.)

Les archives sur l'activité ferroviaire gouvernementale, représentent des dizaines de mètres de documents couvrant la période 1867-1982. Trois fonds d'archives ont été consultés, soit ceux des ministères des Transports (1952-1980) et des Travaux publics (1867-1966), ainsi que celui du Conseil exécutif (ministre d'État à l'Aménagement) pour la période 1976 à 1982 (4). Jacques Grimard, qui fut directeur du Centre d'archives de Québec de 1981 à 1987, signale que:

> [...] les chercheurs trouveront dans certains des fonds présentés ici des séries hautement révélatrices et riches d'enseignement sur des événements et des secteurs d'activités particuliers. Qu'on songe ici, par exemple, [...] aux lots variés des fonds des ministères des Transports ou des Travaux publics. Il y a là matière à réflexion, étude et recherche pour des décennies. (5)

Chacune des pièces contenues dans ce fonds est conservée dans des boîtes (aussi appelé: un article), qui sont classifiées et codifiées par un numéro d'article correspondant au système de catalogage informatisé établi par les Archives nationales du Québec (SAPHIR).

Néanmoins, l'organisme ne dispose que d'un répertoire général de ces fonds, ce qui constitue une entrave majeure pour repérer efficacement les pièces convoitées. Cet obstacle fut surmonté,

---

(3) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Ministère des Affaires culturelles: Rapport annuel 1986-87. p. 31.

(4) Archives nationales du Québec (ci-après ANQ), Fonds du Ministère des Transports, E23.
ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement, E25.
ANQ, Fonds du Conseil exécutif (ministre d'État à l'Aménagement), E5.

(5) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1986) Guide des archives gouvernementales conservées au Centre d'archives de Québec. p. v.

au prix de plusieurs semaines consacrées au dépouillement systématique des articles contenant les documents relatifs au transport ferroviaire. Afin d'aider d'éventuels chercheurs qui s'intéresseraient à l'étude d'autres aspects de la politique ferroviaire québécoise, les articles consultés, qui présentent un intérêt, ont déjà été répertoriés dans la bibliographie de Stewart [(6)].

C'est au Centre d'archives de Québec (Sainte-Foy), établi en 1920, qu'est sauvegardée cette documentation déclassée. Quant aux documents dits actifs ou semi-actifs, c'est-à-dire non archivés et encore en usage par l'Administration, ceux-ci ont pu être consultés auprès des corps publics qui en sont les dépositaires. Par ailleurs, les documents parlementaires et administratifs étudiés sont conservés à la Bibliothèque générale de l'Université Laval (Sainte-Foy) et à la Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec.

En sélectionnant, comme seules sources documentaires, les archives institutionnelles du gouvernement québécois, la thèse entend se concentrer sur le matériel élaboré ou détenu par les institutions politiques et l'administration publique au moment d'une prise de décision concernant la politique ferroviaire.

Trois catégories de documents sont retenues: ceux émis par les forces sociétales, les institutions politiques et l'administration publique. Les unités physiques examinées sont le reflet des idées et de l'environnement structurel ayant contribué à l'élaboration de la politique ferroviaire. Elles offrent au chercheur une occasion unique de “revivre” l'ensemble des séquences décisionnelles conduisant aux effets géographiques qui s'en dégageront en fin de processus.

Les forces sociétales

Les documents écrits, présentés au gouvernement par les forces sociétales, sont des preuves claires des efforts déployés en matière de transport sur rail par les groupes d'intérêt et les partis politiques. Constituant un des intrants primaires du système, ils sont une source stratégique d'information sur laquelle s'échafaudent d'éventuelles décisions. Cette approche permet d'établir

---

(6) Michel Stewart dans le cadre de sa thèse intitulée *Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: une entreprise d'état (1875-1882)*, a présenté un index fragmentaire des documents contenus dans le fonds du Bureau des chemins de fer du ministère des Travaux publics. Cet index couvre la période 1867 à 1915 et s'intéresse plus particulière aux activités du QMOO. Les Archives nationales du Québec (Sainte-Foy) possèdent un index couvrant la période 1867 à 1966.

s'il existe une corrélation entre les propositions issues des forces sociétales et la forme des programmes mis en vigueur par le gouvernement (7).

Les documents de cette catégorie prennent cinq aspects, soit: 1) les programmes des partis politiques ayant réussi à faire élire au moins un député à l'Assemblée nationale depuis 1867; 2) les mémoires; 3) les lettres; 4) les pétitions; 5) les résolutions émises par les forces sociétales.

Les institutions politiques

Les principes et les buts soutenant la politique ferroviaire prennent généralement naissance dans les publications parlementaires produites par les institutions de l'Assemblée nationale du Québec. Les documents suivants ont été sélectionnés (8) car ils offrent une source officielle et particulière de l'activité gouvernementale menant à l'énoncé et à la concrétisation des grands objectifs de la politique ferroviaire:

1) DÉBATS ET COMMISSIONS DE L'ASSEMBLÉE
2) DOCUMENTS DE LA SESSION
3) LOIS ET LÉGISLATIONS DÉLÉGUÉES
4) DÉCRETS MINISTÉRIELS.

L'étude des Débats a porté sur une période de 122 ans, soit du 27 décembre 1867 (1re Législature) jusqu'au 21 juin 1989 (33e Législature). Sur le plan méthodologique, l'étude des débats de l'Assemblée nationale est ternie par une faiblesse. Pour la période s'étendant entre 1908 et 1963, année de la création du Journal des débats, il n'existe aucune transcription complète et officielle des délibérations de la Chambre. Les chercheurs doivent se borner à un "procès-verbal lapidaire et de comptes rendus journalistiques souvent divergents" (9).

Toutefois, l'intervalle fantôme correspond à l'époque la moins importante dans l'activité gouvernementale québécoise dans le domaine ferroviaire. Cela a pour effet d'atténuer les aspects de prime abord négatifs de cette déficience. Cependant, deux documents significatifs des orientations politiques du gouvernement ont été publiés durant cette période, soit les Discours d'ouverture de la session et les Discours du budget.

---

(7) BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation, p. 44.

(8) QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Les publications parlementaires d'hier et d'aujourd'hui, p. viii.

(9) SAINT-PIERRE, Jocelyn (1987) État de la recherche sur la reconstitution des débats. p. 13.

L'administration publique

La production littéraire de l'administration publique est une base de données de première envergure. Elle offre une vitrine sur les éléments initiateurs, ainsi que les modalités d'application de la politique et de ses programmes. L'étude de l'intégralité de cette documentation est vitale, car c'est au palier des institutions administratives qu'est planifiée, conçue, appliquée et gérée la portée de la politique du transport ferroviaire:

1) RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES IMPLIQUÉS DANS DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES.
2) ÉTUDES ET RECHERCHES.
3) MÉMOIRES.
4) DOCUMENTS INTERNES.
5) LETTRES ET MÉMORANDUMS.

Documents numériques

Le second type de document est constitué de publications contenant des données statistiques diffusées par les gouvernements québécois et canadien, ainsi que par des individus ou des organisations non gouvernementales. Elles aident, d'une part, à mesurer l'importance quantitative de la politique ferroviaire et, d'autre part, à jauger ses conséquences sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Par exemple, les statistiques agricoles compilées au XIXe siècle, permettront de contrôler s'il existe une corrélation entre l'avènement du chemin de fer dans une région et son développement agricole.

Documents parlementaires sur les finances

Publiés depuis 1867, ces documents sont un reflet de l'état des finances du gouvernement du Québec. Ils constituent une source de renseignements sériés indispensables, qui aide à chiffrer les investissements reliés aux activités ferroviaires gouvernementales.

Discours du budget

C'est un document dans lequel le ministre des Finances divulgue pour un exercice, "les politiques financières et budgétaires du gouvernement" (10). Depuis la création de l'État

---

(10) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 45.

québécois, la présentation du Discours du budget est une occasion pour le gouvernement d'exposer à la population comment les deniers publiques seront dépensés et financés en fonction des programmes. C'est également dans cet ouvrage annuel que l'on retrouve les embryons menant à l'adoption de certaines politiques.

Comptes publics

Les comptes publics sont des registres unifiés des opérations financières de chaque ministère et des organismes gouvernementaux en fonction d'un exercice financier. C'est un recueil complet et détaillé des immobilisations physiques, des recettes, des dépenses publiques, de l'état de l'actif, du passif et du financement de l'Administration québécoise.

Réputée pour sa continuation temporelle, comme le souligne Gow (1986), la comptabilité publique "[offre] souvent la seule série de données continues qui [permet] des comparaisons dans le temps." (11) Un des atouts méthodologiques des comptes publics, c'est qu'il autorise une ventilation des données en fonction des programmes et des unités territoriales d'analyse désignée aux fins de la thèse.

Documents statistiques produits par l'Administration

Une gamme étendue de statistiques, permettant de quantifier différents aspects de la vie socio-économique québécoise, a été compilée par les gouvernements du Québec et du Canada depuis 1867. Au Québec, comme dans la plupart des nations, ce sont les administrations publiques qui sont les principales productrices d'informations numériques. Elles sont collectées afin de répondre aux besoins des chercheurs, des planificateurs, des entreprises, etc (12).

Recensements du Canada

Le recensement constitue la source principale de données statistiques publiées par le gouvernement du Canada. Publié depuis 1851, sur une base décennale, ce document renferme une gamme étendue d'informations, qui serviront à l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec

---

(11) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 15.

(12) CANADA. Statistique Canada (1980) Comment obtenir et utiliser les statistiques: Guide général de Statistique Canada. p. i.

et du Lac St-Jean. Aux fins de cette analyse régionale les Recensements publiés entre 1871 et 1921 ont été utilisés.

Rapports annuels gouvernementaux

Les rapports annuels sont publiés par chacun des ministères et chacun des organismes gouvernementaux. Ils constituent une source de renseignements importants où sont colligés les objectifs de ces corps publics, de même qu'un résumé qualitatif et quantitatif de leurs activités.

Les rapports annuels produits par le ministère des Travaux publics du Québec, pour la période 1867 à 1964 et ceux du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour la période 1867 à 1921 renferment une source importante de données statistiques permettant de dresser un profil sur l'évolution du transport ferroviaire en terre québécoise.

Le tableau 4.1 met en relation les indicateurs de la recherche, les publications littéraires et statistiques retenues, le type de données qu'elles contiennent, ainsi que l'organisme producteur.

Tableau 4.1: LES SOURCES DE DOCUMENTATION ET LES INDICATEURS

Sources de documentation	Indicateurs / Modes de numération
Souveraineté partielle	
Le pouvoir déclaratoire du Parlement. Rapports annuels du ministère des Travaux publics.	Nombre de kilomètres de lignes déclaré être à l'avantage général du Canada.
Analyse de contenu des documents issus des forces sociétales et gouvernementales	
Fonds du ministère des Transports. Fonds du ministère des Travaux publics. Fonds du Conseil exécutif. Débats de l'Assemblée nationale du Québec. Documents produits par l'administration publique.	Fréquence du nom d'un groupe d'intérêt, d'un parti politique, d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental.
Ibid.	Fréquence du nom d'un lieu repéré, regroupé en fonction des 76 divisions de recensement.
Ibid.	Fréquence de la consonance du nom de l'intervenant.
Ibid.	Fréquence de l'objet de l'intervention en fonction des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence des motivations intrinsèques de l'intervenant établit en fonction des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence des moyens fonctionnels prônés en fonction des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.
Ibid.	Fréquence de la direction des propos en fonction de l'une des catégories retenues.

L'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean

Variables liées à l'aménagement du territoire

Extrants matériels des programmes ferroviaires

Rapports annuels du ministère des Travaux publics.	Nombre de kilomètre de voies ferrées subventionnées.
Ibid.	Valeur en dollars ($) de l'aide versée par division de recensement.

Démographie

Recensements du Canada (Population).	Pourcentage de la population urbaine. (Population urbaine / Population totale)
Ibid.	Taux de croissance décennale en pourcentage.

Affectation du sol

Recensements du Canada (Agriculture).	Superficie agricole occupée en acres.
Ibid.	Pourcentage des terres agricoles améliorées. (Superficie améliorée / Superficie agricole occupée)
Ibid.	Pourcentage des terres agricoles cultivées (Superficie cultivée / Superficie agricole occupée)

Trafic

Rapports annuels du ministère des Chemins de fer et Canaux.	Nombre de marchandises en tonnes.
Ibid.	Nombre de voyageurs.
Ibid.	Recettes d'exploitation en dollars ($).

Variables liées au développement économique régional

Ventes

Recensements du Canada (Produits naturels).	Valeur des produits agricoles vendus en dollars ($).
Ibid.	Valeur des produits forestiers vendus en dollars ($).
Ibid.	Valeur des produits manufacturés vendus en dollars ($).

Quantité

Recensements du Canada (Produits naturels).	Tonnes ou livres de produits agricoles vendus.
Ibid.	Livres ou cordes de produits forestiers vendus.
Recensements du Canada (Manufactures).	Tonnes ou livres de produits manufacturés vendus.

Entreprises

Recensement s du Canada (Agriculture).	Nombre de fermes.
Ibid.	Superficie des fermes occupées / Nombre de fermes.
Ibid.	Superficie des fermes cultivées / Nombre de fermes.
Recensements du Canada (Manufactures)	Nombre d'établissements.

CHAPITRE V

TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNÉES

Ces données fondamentales qui constituent le corpus d'informations de la thèse ayant été recensées, il faut disposer de méthodes et de techniques qui favorisent une interprétation scientifique des relations appréhendées entre les variables d'analyses retenues.

Deux instruments de mesure sont utilisés afin d'examiner les informations rassemblées, soit l'analyse de contenu pour l'étude des documents littéraires et le traitement statistique pour l'interprétation des informations numériques et de l'ensemble des indicateurs. Par ailleurs, en conformité avec l'analyse géographique des variables, les données obtenues par le biais de ces techniques seront cartographiées.

5.1 L'ANALYSE DE CONTENU

A la fin du XIXe siècle, l'essor de la presse écrite amena certains sociologues étatsuniens à développer des techniques objectives pouvant permettre d'étudier scientifiquement le contenu des journaux. L'analyse quantitative de contenu était née.

Ce nouvel outil des sciences humaines a connu son véritable essor au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il fut utilisé avec intensité par les services de renseignement des armées des forces alliées afin de décrypter les messages de la propagande allemande. C'est ainsi que les Britanniques purent prévoir quand les fusées V-2 seraient en service opérationnel [(1)].

Le raffinement des techniques se poursuivi, notamment par l'utilisation de la statistique et des ordinateurs, alors que de nombreux chercheurs des sciences sociales l'adoptèrent, ce qui

---

(1) KIENTZ, Albert (1971). Pour analyser les médias: l'analyse de contenu. p. 44.

contribua à sa généralisation dans les milieux universitaires. Aux États-Unis, Berelson et Lazarsfeld, qui furent parmi les initiateurs de l'analyse de contenu, publièrent en 1948 *The Analysis of Communication Content*, qui consacrait et encadrait la méthode.

L'analyse de contenu est, selon un des pères de cette technique, Bernard Berelson (1954), une méthode scientifique qui permet “la description objective, systématique et quantitative du contenu manifeste des communications” émises par des individus et des groupes (2). Par le biais de l'étude de documents littéraires, l'analyse de contenu fait appel à des moyens qui favorisent le traitement quantitatif d'informations qualitatives, ce qui permet d'octroyer à l'étude de phénomènes humains un corpus scientifique.

Un chercheur qui utilise l'analyse de contenu doit rencontrer les quatre éléments qui composent la définition de Berelson (3). Il a l'obligation d'employer des instruments qui sont objectifs et fidèles, afin que peu importe l'utilisateur de l'instrument de mesure, les résultats obtenus soient quasi analogues d'une expérimentation à une autre. Ceci nécessite une définition explicite des catégories, des unités ainsi qu'une normalisation des critères métrologiques.

Dans le présent cas, un seul codeur, soit l'auteur de la thèse, a été appelé à traiter l'ensemble des documents soumis à l'analyse de contenu. Dans ce contexte, il appert que les erreurs d'interprétation des informations ont été réduites à leur plus simple expression, sachant que les critères d'enregistrement ont été élaborés par ce même chercheur.

Deuxièmement, l'analyse se doit d'être systématique. Au moyen de l'instrument de mesure, c'est-à-dire les fiches d'analyse (Annexe A), l'ensemble des données traitées a été réparti dans une des catégories sélectionnées antérieurement, lesquelles sont exhaustives et mutuellement exclusives. De cette façon seront inclus ou évacués des éléments d'informations, alors que chaque unité d'enregistrement possède un caractère exclusif. L'objectif est d'enrayer, en annihilant les biais possibles, “[...] toute sélection arbitraire qui ne retiendrait que les éléments en accord avec les thèses du chercheur” (4).

Il est à signaler que la totalité des quelque deux mille pièces analysées a pu être répartie sans difficulté dans une des catégories retenues.

---

(2) LINDSEY, Garner (1954) Handbook of Social Psychology. -Cité dans: GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. p. 652.

(3) BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research.

(4) KIENTZ, Albert (1971). Op. cit., p. 150.

La quantification constitue la troisième composante de cette définition. Alors que les informations examinées sont de types qualitatifs, l'analyse de contenu doit favoriser la conversion des communications recueillies en données quantitatives.

La plus conventionnelle de ces mesures, c'est la fréquence qui indique la répétition d'une unité d'enregistrement. Berelson prônait l'utilisation généralisée de cet instrument qui met l'emphase sur le caractère répétitif des mots ou des thèmes pour vérifier une hypothèse. Toutefois, la fréquence d'une idée dans un message n'est point garante de son importance par rapport à l'ensemble d'une communication. C'est dans cette intention que le professeur américain Charles Osgood (1959) développa l'analyse de contingence pour étudier les corrélations existant entre les unités mesurées, fournissant ainsi des résultats plus probants.

Finalement, le scientifique doit se restreindre à l'examen du contenu manifeste des messages, tout en se gardant d'inférer sur les déterminations potentielles de l'initiateur de cette communication ce qui minimise la prééminence de ses idées préconçues sur l'objectivité de la recherche. Selon Kientz (1971), l'analyse de contenu doit porter "[...] sur ce qui a été effectivement exprimé, et non sur le contenu présumé en fonction de ce que l'on sait ou croit savoir de la psychologie et des intentions des auteurs-émetteurs" (5).

Les catégories ayant la qualité d'être précises et le codeur devant travailler avec des fiches de codage comportant des choix fermés, l'analyse des données porte uniquement sur le contenu manifeste des messages. Ceci annihile les effets non désirés.

A la lumière de ces propos, l'analyse de contenu offre, à celui qui s'y intéresse, des techniques objectives et fiables qui aident à disséquer une masse de données littéraires, sans ressources pécuniaires importantes et dans un temps relativement restreint.

Méthode d'analyse

Unités de codage

Dans le dessein d'examiner les hypothèses de la recherche, les communications devront être démembrées en trois types d'unité d'analyse significative en vue de rassembler les éléments de même nature par catégorie.

---

(5) Ibid.

Par unité d'enregistrement, il faut entendre "le segment déterminé de contenu que l'on caractérise en le plaçant dans une catégorie donnée" (6). En fonction de ses besoins, le chercheur portera son choix sur l'unité d'enregistrement qui permettra une quantification optimale de l'item étudié (p. ex. intervention d'un député).

Le mot constitue la plus minuscule unité d'enregistrement qui est identifiable à partir de termes-clés, alors que le thème permet de révéler un contexte intimement lié à l'idée que recouvre une des catégories (7). Par rapport au mot ou à la phrase, cette dernière unité offre la prérogative de mieux cerner dans leur globalité les messages comportant des points de vue, des choix précis ou des jugements.

Ces deux unités d'enregistrement ont fait appel au mot pour identifier la représentativité d'intérêt, la représentativité géographique (à chaque nom de lieu est attachée une division de recensement), l'origine ethnique et l'objet de l'intervention.

A ces critères quantitatifs s'ajoute un indicateur qualitatif, soit la consonance d'un nom qui permet d'identifier l'origine ethnique d'un émetteur (8). Quant aux aspirations investies, aux moyens fonctionnels et à la direction des propos face à la politique ferroviaire, ils relèvent du thème.

L'ensemble des variables utilisées dans la recherche est de type nominal. En fonction des caractéristiques des catégories d'analyse, l'analyste n'aura qu'à identifier dans le document retenu, les indicateurs choisis afin de répartir l'unité dans le groupe approprié (9).

Quant à l'unité de contexte, c'est un fragment qui englobe l'unité d'enregistrement (p. ex. la phrase versus le paragraphe). Elle permet au scientifique de bonifier l'interprétation d'une unité d'enregistrement par rapport à son contexte dans l'intention de renchérir l'analyse des données. Dans le cadre de la thèse, l'item (p. ex. Discours du budget) ou plus concrètement le document écrit sur lequel porte l'analyse, constitue le support physique de l'information. Par exemple, c'est par rapport à l'unité de contexte que la direction d'un thème pourra être qualifiée. Dans le

---

(6) GRAWITZ, Madeleine (1984) Ibid., p. 673.

(7) HOLSTI, Ole (1969) Content Analysis for the Social Sciences and Humanities. p. 116.

(8) GAGNON, Nicole (1978) Méthode quantitative de l'analyse de contenu. p. 41.

(9) Ibid., p. 25.

cas des débats parlementaires, l'unité de contexte qui a été retenue est l'intervention du député, alors que pour les autres éléments, c'est la lettre ou le document.

Les unités de contexte sélectionnées étant généralement de petite taille, elles sont supposées être fiables et valides.

L'unité de numération réfère aux moyens utilisés afin de quantifier les unités d'enregistrement (10). En association avec l'étude des corrélations inter-variables, la fréquence sera utilisée, par l'identification de mots-clés, pour mesurer l'intensité de la représentativité d'intérêt, de la représentativité géographique, de l'origine ethnique, de l'objet d'intervention, des aspirations investies et des moyens fonctionnels prônés. D'ailleurs, comme le souligne Kientz:

> [...] le critère fréquence sert surtout à hiérarchiser les unités, les thèmes, les catégories isolées dans un système de messages. Le classement par fréquences correspond à un classement par ordre d'importance. L'analyse de fréquence permet de dégager les "mots-clés", les thèmes majeurs, les centres d'intérêts, les foyers d'attention, etc. (11)

La fréquence comme unité de numération permet de dresser le profil d'une situation. Néanmoins, son potentiel d'interprétation des phénomènes sociaux demeure statique et se limite à présenter un état de la situation des forces respectives oeuvrant au sein du cadre systémique. Charles Osgood a contribué à bonifier et à dynamiser l'analyse de contenu en perfectionnant les méthodes d'analyse (12).

Dans un premier temps, l'universitaire étatsunien propose d'analyser la direction des propos issue d'une communication en vue de déterminer l'attitude de l'émetteur, en qualifiant son intervention de favorable, défavorable, ou neutre face à un thème. Sa contribution aide l'analyste de contenu à établir la signification et l'orientation des propos contenus dans le message en agissant sur le thème.

Par ailleurs, Osgood propose une autre mesure, soit l'étude des corrélations existant entre les variables, ce qui favorise la vérification des hypothèses proposées antérieurement. L'analyse de contingence permet d'analyser les relations existant entre des variables à partir des résultats

---

(10) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Content analysis: An Introduction to its Methodology. p. 60.

(11) KIENTZ, Albert (1971). Op.cit., p. 162.

(12) OSGOOD, Charles (1959) The Representational Model and Relevant Research Methods. pp. 63-64.

obtenus par la compilation des fréquences. Cette méthode procède de la prémisse que les idées et les émetteurs d'un message sont liés et qu'il est possible de prouver par la statistique l'existence de telle association (13).

L'auteur de la thèse présuppose que la fréquence et l'analyse de contingence sont des mesures valides qui reflètent avec précision les particularités des unités d'enregistrement sélectionnées en accord avec les concepts de la recherche. Il assume par ailleurs qu'elles permettent une comparaison équitable et juste entre les centaines d'unités soumises à l'analyse de contenu (14).

Choix de population

L'ensemble des documents littéraires produit par le gouvernement du Québec, relativement à la politique ferroviaire québécoise, fut analysé par le biais de l'analyse de contenu. Le tableau 5.1 indique le nombre de documents ayant été traités par groupe.

Tableau 5.1: LE CHOIX DE POPULATION PAR GROUPE ET PAR PERIODE

Périodes	Forces gouvernementales	Forces sociétales	Total
1867-1920	890 (61,8%)	549 (38,2%)	1 439 (59,5%)
1921-1970	65 (53,7%)	56 (46,3%)	121 (5,0%)
1971-1990	633 (73,8%)	225 (26,2%)	858 (35,5%)
Total	**1 588 (65,7%)**	**830 (34,3%)**	**2 418**

La quantité modérée de documents produits depuis 1867 et leurs regroupements dans quelques fonds, privilégient une étude exhaustive des archives gouvernementales québécoises dédiées à la politique ferroviaire.

Dans l'ensemble, 2 418 pièces ont été traitées aux fins de l'analyse de contenu. A cet égard, le tableau 5.1 fournit des renseignements intéressants quant à la répartition des unités étudiées en fonction de la période et du groupe.

---

(13) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Op.cit., pp. 114-115.

(14) HOLSTI, Ole (1969) Op.cit., p. 122.

La première conclusion qui en ressort, c'est que la proportion d'unités produites tant par les forces gouvernementales (65,7%) que par les forces sociétales (34,3%) est en déséquilibre. Ce résultat n'est guère étonnant, sachant que dans leurs années les plus dynamiques, les institutions politiques (p. ex le Parlement) et l'administration publique furent au coeur des débats et des discussions concernant l'élaboration et la mise en application de la politique ferroviaire. Cela a eu pour effet d'influencer le décompte final.

Analysé par intervalle de temps, l'on constate que le poids de chaque segment temporel est représentatif de l'importance qu'a occupé la question ferroviaire à chacune de ces époques. L'activité ferroviaire du gouvernement ayant été à son zénith durant la période 1867-1920, il est compréhensible de relever que, sur l'ensemble des documents recueillis, 59,5% furent produit à cette époque. Quant à la phase subséquente, elle est le reflet du déclin du dynamisme québécois dans ce secteur (5%), alors que la période 1971-1990 indique un intérêt nouveau pour le transport sur rail (35,5%).

Technique d'enregistrement et d'analyse des données

Les données ont été colligées par le biais de trois fiches d'enregistrement des éléments (Annexe A). La première est destinée à l'étude des communications émanant des forces sociétales, une seconde s'attarde à celles produites par les institutions politiques et finalement une dernière aux extrants issus de l'Administration publique québécoise. A chaque catégorie, est imparti un chiffre qui facilite le traitement quantitatif et l'uniformisation des informations recueillies.

Plus de deux mille trois cents unités de contexte ayant été examinées, il devenait fructueux de recourir au micro-ordinateur, afin d'activer l'étude de ces renseignements. Cet outil électronique offre l'avantage de pouvoir manipuler rapidement un immense volume de données, tout en accélérant l'analyse statistique.

Dans le dessein d'améliorer la précision du traitement des centaines d'unités d'information recueillies, un puissant progiciel de gestion de base de données, appelé *dBase III Plus* a été retenu. Ce logiciel ayant l'attribut de permettre une structuration des relations existant entre les variables à l'étude, il sera possible de vérifier les hypothèses préalablement soumises.

Des méthodes statistiques élémentaires, telles la fréquence et les pourcentages, ainsi que la cartographie seront utilisées pour analyser et représenter les données recueillies, dans le dessein d'en faire ressortir d'éventuelles corrélations.

5.2 LE TRAITEMENT CARTOGRAPHIQUE DES DONNÉES

Les données statistiques recueillies feront l'objet d'un traitement réalisé au moyen de fréquences et de pourcentage. Dans le dessein d'octroyer un sens à ces chiffres, ils seront présentés, dans la mesure du possible, sous la forme de cartes.

Dans la problématique qui nous intéresse, les informations statistiques seront traitées par le biais de deux unités spatiales, soit les régions de recensement et les divisions de recensement (Annexe B). Ces unités ont l'avantage d'avoir eu une existence continue depuis 1871, d'autant plus qu'elles ont subi au fil des ans des modifications mineures, ce qui permet de préserver le caractère hétérogène de la représentation des données collectées.

Pour chacune des trois périodes adoptées préalablement, soit 1867-1920, 1921-1970 et 1971-1990, une seule base cartographique de référence fut utilisée, afin d'uniformiser l'analyser des données recensées à travers le temps. C'est le découpage en vigueur lors du Recensement de 1981 qui a été adopté pour la présente thèse. Le nombre de divisions de recensement a évolué au cours des décennies. En 1981, le territoire québécois était divisé en 76 divisions de recensement.

A cette première unité s'en ajoute une plus vaste qui permet des analyses spatiales couvrant dix grandes régions: c'est la carte des régions de recensement. Son découpage se confond ni plus ni moins avec les limites des régions administratives, adoptées par le gouvernement du Québec au cours de la décennie 1960. Son atout est d'offrir au chercheur un mode de représentation permettant d'effectuer des comparaisons interrégionales, facilitant d'autant plus l'étude des différences ou des similitudes au sein de l'État québécois en matière de transport ferroviaire.

Par ailleurs, pour l'étude de cas sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, des cartes des flux de circulation seront présentées dans le dessein d'offrir une meilleure visualisation spatiale des échanges intra et interrégionaux. Finalement, des cartes générales et thématiques permettront de compléter l'information déjà introduite dans le texte.

5.3 JUSTIFICATION MÉTHODOLOGIQUE

L'analyse de contenu

L'analyse de contenu offre plusieurs avantages aux scientifiques qui s'y intéressent. Elle offre une flexibilité importante quant à la stratégie de vérification qui s'offre à l'analyste, ce qui lui

permet d'adapter ses opérations de cueillette d'informations à ses besoins de recherche. Si les indicateurs et les cadres de codage sont minutieusement choisis, il disposera d'instruments de mesure qui minimisent les effets de contamination propres à certaines techniques d'enquête.

Il est relativement peu onéreux de mener une analyse de contenu et les archives gouvernementales offrent une source inépuisable de ressources. Toutefois, l'abondance de cette information peut constituer une "boîte de Pandore", car le chercheur se doit de localiser, dans cette mer d'archives, les données pertinentes à sa recherche. Par ailleurs, il faut savoir composer avec le fait que certains documents ou séries sont introuvables ou incomplètes. L'interruption de la transcription des débats parlementaires québécois pendant plusieurs décennies constitue un impératif avec lequel il a fallu composer. Par contre, les documents écrits offrent une source inestimable et inégalable pour celui qui désire obtenir un témoignage d'événements et d'actions passés lorsque les émetteurs de ces messages sont défunts. Dans le cadre d'une recherche couvrant une longue période de temps, il était irréalisable pour l'auteur d'interviewer les politiciens et fonctionnaires québécois ayant participé à l'élaboration et la gestion de la politique ferroviaire au XIXe siècle. Telle une machine à voyager dans le temps, l'analyse de contenu permet d'acquérir des connaissances à partir de documents qui sont la mémoire collective du Québec.

L'analyse de contenu utilise des techniques de collectes discrètes, par comparaison à d'autres méthodes d'enquête utilisant l'entrevue ou le questionnaire [(15)]. Elle permet d'obtenir une information plus judicieuse et objective que par un contact direct et personnel avec l'émetteur d'un message. Les réponses verbales de l'interviewé peuvent être biaisées s'il est méfiant face aux objectifs de l'étude, se sent observé par le chercheur, ou est mal à l'aise pour répondre à certaines questions litigieuses. Les documents écrits donnent accès à une multitude de renseignements qui seraient difficiles à obtenir lors d'une entrevue. Les propos de l'interviewé sont parfois imprécis, tandis qu'il peut passer sous silence des éléments importants et ce d'une manière involontaire ou préméditée.

Le traitement cartographique des données statistiques

Les promoteurs des systèmes de transports, qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens, ont su déployer, au fil des décennies, un ensemble de réseaux interdépendants ou affranchis les uns par rapport aux autres. Dans cette perspective, la carte se veut le reflet d'une réalité physique (p. ex. tracé d'un chemin de fer) qu'elle répercute sur une surface ayant une représentation unie ou bi-

---

(15) KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Op.cit., pp. 29-30.

dimensionnelle. Selon Raveneau (1971), elle aide à mesurer un réseau ferroviaire sur la base de: 1) l'infrastructure; 2) les quantités transportées; 3) le rayonnement des moyens de transport qui détermine l'accessibilité (16).

La représentation cartographique s'avère un des moyens fondamentaux de synthèse graphique des activités humaines dans l'espace. Elle offre au géographe un instrument qui l'aide à résumer par le biais du traitement graphique la configuration d'un réseau ferroviaire et ses effets de diffusions spatiales. La carte permet de positionner sur un territoire l'infrastructure ferroviaire, c'est-à-dire le parcours d'une ligne ou le nombre de voies. Comme le souligne George (1954), "[...] les courants d'échange sont une réalité géographique; ils sont cartographiables" (17). Une carte permet d'imager les flux d'échanges interrégionaux de personnes et de marchandises, les noeuds de transit, le trafic inhérent aux lignes ferroviaires, etc. Elle favorise l'analyse des effets et des phénomènes d'entraînement de ces réseaux (p. ex. les interactions entre des points).

La cartographique constitue donc une des techniques géographiques afin d'en arriver à une localisation intégrale d'éléments liés à la réalité d'un territoire (p. ex. chemin de fer). Suivant le Comité français de cartographie, la carte "[...] est une représentation conventionnelle, généralement plane, en positions relatives de phénomènes concrets, abstraits, localisables dans l'espace" (18). Nonobstant, les problèmes méthodologiques (p.ex. les échelles) que pose au géographe la représentation basée sur les cartes géographiques ou topologiques, ces instruments se doivent d'être utilisés dans toute étude sur les réseaux de transport ferroviaire.

Les cartes géographiques possèdent l'avantage de localiser dans son environnement réel un réseau. Par le biais des informations contenues sur le fond de carte, le géographe dispose de données intéressantes qui lui permettent d'établir des corrélations entre les caractéristiques physiques et humaines du territoire et le tracé de la voie ferrée. Quant aux cartes topologiques, elles permettent de faire abstraction des contraintes imposées par l'échelle et la distance séparant des points. Ceci constitue un atout pour la description de certaines interactions intra-réseaux (p. ex. les flux de circulation).

Chacun de ces modes de représentation possède des avantages méthodologiques qui aident à la bonification de l'interprétation des informations géographiques relativement aux voies ferrées.

---

(16) RAVENEAU, Jean (1971) Cartographie thématique. p. 5.

(17) GEORGE, Pierre (1954) La géographie économique. p. 37.

(18) ANDRÉ, Albert (1980) L'expression graphique: cartes et diagrammes. p. 131.

TROISIEME PARTIE

Lois constitutionnelles et transport ferroviaire

CHAPITRE VI

LE QUÉBEC UN CAS FERROVIAIRE UNIQUE?

6.1 INTRODUCTION

Au cours des dernières décennies, le gouvernement du Québec a opté pour certaines orientations politiques qui ont marqué le développement du transport ferroviaire sur son territoire. L'analogie, avec trois expériences étrangères, aidera à positionner la problématique québécoise par rapport à des États ayant un régime constitutionnel ressemblant à celui en vigueur au Québec.

6.2 L'AUSTRALIE

L'Australie, nation-continent d'une superficie de 7 686 844 km^2, constitue l'exemple par excellence d'un pays qui s'est doté du transport ferroviaire pour soutenir l'occupation et l'exploitation de son territoire.

A l'aube du XXe siècle, la découverte de gisements d'or dans la colonie de Victoria amorça le développement économique du continent (figure 6.1). En une décennie, plus d'un demi-million de sujets britanniques, attirés par la fièvre aurifère, émigrèrent dans ce territoire, propriété de leur mère-patrie. Néanmoins, les ambitions idylliques de plusieurs furent atténuées par leurs explorations infructueuses. Une partie de ces colons, trop pauvres pour repartir vers l'Europe, s'établirent sur les terres nouvelles du continent les plus fertiles, afin d'y pratiquer l'agriculture et l'élevage.

L'avènement du chemin de fer en Australie est avant tout l'histoire du déploiement de la civilisation occidentale dans les régions est et sud-ouest de ce continent. Entre 1860 et 1930, le rail a contribué puissamment à l'extension de l'oekoumène australien, en étant l'assise des politiques de dispersion territoriale des populations. Ces politiques, que les gouvernements coloniaux, puis ceux de la Fédération avaient instaurées, ont permis de créer des dizaines de fronts pionniers dans les zones prometteuses de l'île (1). Face à ce défi, les politiques ferroviaires coloniales étaient appelées à consolider les lignes directrices de ces plans de peuplement. En parallèle avec le développement des chemins de fer interurbains, le transport ferroviaire urbain a connu une croissance soutenue jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Suivant la tendance internationale, le nombre de passagers fréquentant les trains de banlieue et les tramways, desservant les principaux centres urbains du pays, n'a cessé depuis de diminuer au rythme annuel de 15%, ceci à l'avantage de l'automobile (2).

Sur le plan géopolitique, les années 1860 furent marquées par la délimitation quasi définitive des frontières des six États, membres du futur Commonwealth (figure 6.1). Dès le milieu du XIXe siècle, unis par le désir de cohabiter au sein d'une seule et même unité constitutionnelle, des discussions furent entamées entre les dirigeants politiques issus des colonies. Leur but était de créer une Fédération australienne.

L'éloignement de la métropole, centre de décision politique et économique, l'incoordination des politiques des gouvernements des six colonies (p. ex. le transport sur rail constitue l'exemple le plus flagrant de cette situation), l'absence d'une autorité centrale australienne, ont nui sérieusement au développement harmonisé de l'île (3). Après de nombreuses délibérations et la ratification de la Constitution du nouvel État en juillet 1900, le Commonwealth australien devenait réalité le 1e janvier 1901.

Condition essentielle pour l'adhésion de l'Australie occidentale à l'Union, la construction par le gouvernement fédéral d'un chemin de fer transcontinental constituait la clé pour soutenir l'unité insulaire de la nouvelle entité géopolitique. Tout comme au Canada quelques années plus tôt, le rail a contribué à la fondation d'un espace géographique, politique et économique commun et unificateur des anciennes colonies australiennes de l'Empire britannique.

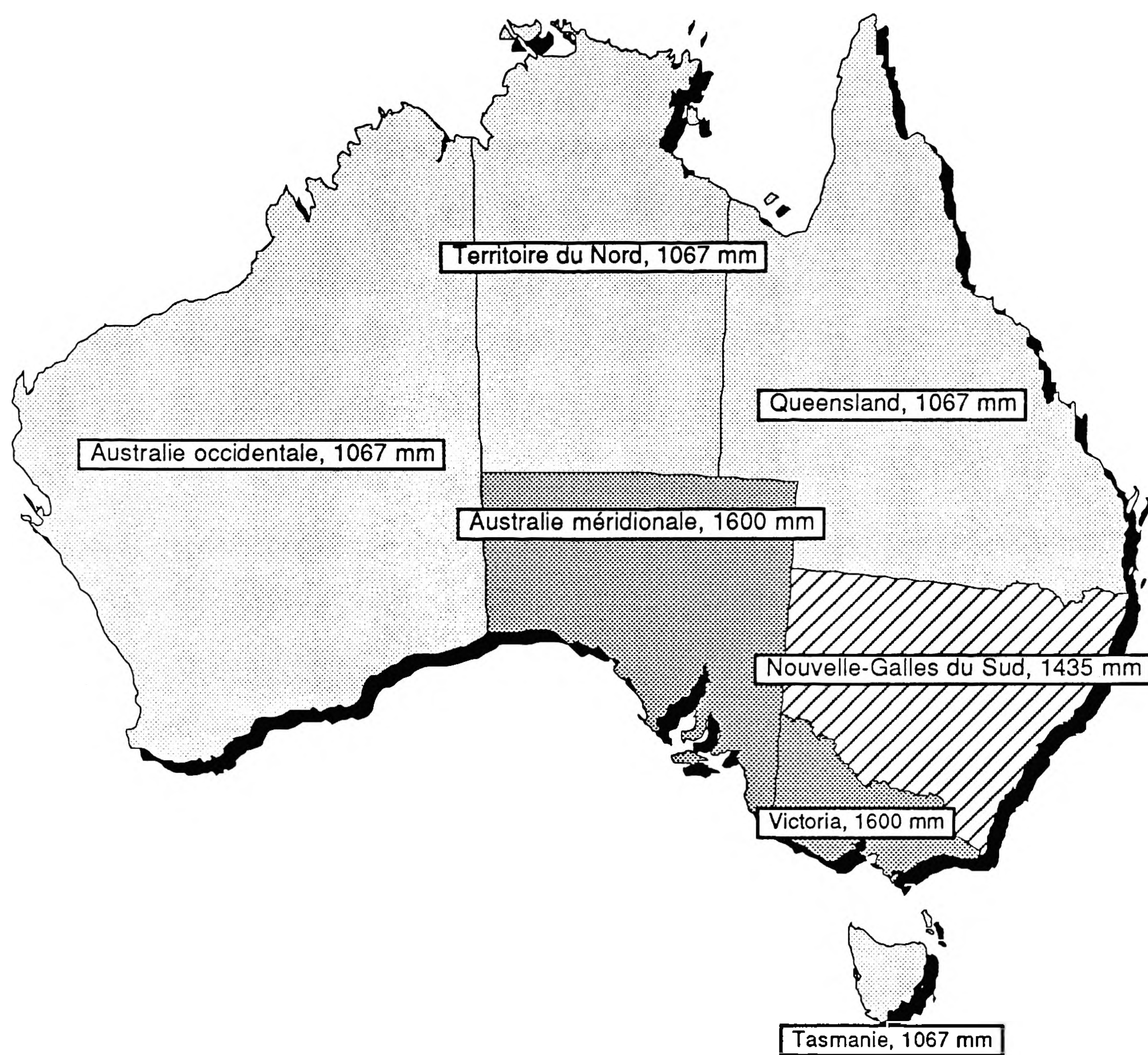
---

(1) HOLMES, J. (1978) Population. pp. 351-352.

(2) AUSTRALIE. Australian Information Service (1982) Railways in Australia. p. 4.

(3) ROBINSON, K. (1978) Space, Politics and Territorial Organisation. p. 374.

Figure 6.1: GEOGRAPHIE AUSTRALIENNE DES ECARTEMENTS DE VOIES FERREES



Echelle 1: 27 500 000

Le transport sur rail est né en Grande-Bretagne au début du XIXe siècle. Bien avant la création de la Fédération australienne, chacune des colonies de l'île, avec l'accord de la mère-patrie, s'était pourvue de lignes ferroviaires qui étaient généralement construites par l'entreprise privée. Néanmoins, en raison des difficultés financières qui accablaient régulièrement ces compagnies, c'est aux gouvernements coloniaux que revient la propriété de la majorité des voies établies sur leur territoire.

En 1987, une grande partie du réseau ferré australien appartenait au secteur public (96,8%), seuls quelques chemins de fer voués au transport de minerais relevaient d'entreprises privées (3,2%) (4). Sur cette île-continent, l'intervention gouvernementale est très présente dans tous les secteurs d'activité économique, notamment dans le transport. Il est d'ailleurs de notoriété publique que les pouvoirs publics en Australie agissent comme un catalyseur appelé à résoudre ponctuellement les grands problèmes de la société australienne. Dans ce pays neuf, l'absence de capitaux autochtones suffisants pour supporter ces investissements massifs explique le rôle prépondérant qu'a joué l'État dans le développement de l'Australie.

Le socialisme pragmatique, auquel ont adhéré la plupart des dirigeants politiques australiens depuis la création du Commonwealth, a favorisé le développement d'un réseau orienté vers les besoins intérieurs des régions. A la fin du XIXe siècle, lorsque la culture céréalière se développa, les autorités régionales concernées ont appuyé cette industrie par l'établissement de nombreux tronçons ferroviaires qui ont permis de fortifier le trafic intérieur.

Comme le note Butlin (1964), les gouvernements coloniaux australiens percevant les importantes économies externes qui seraient générées chez eux, par l'établissement de ce mode de déplacement, furent motivés à s'impliquer directement dans ce domaine (5). Malgré les coûts engendrés par l'exploitation de ces chemins de fer, la propriété publique se justifiait amplement par les bénéfices qu'elle engendre, en favorisant un contrôle accru des États sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional d'une nation en construction.

Le premier chemin de fer australien fut inauguré en septembre 1854. Il reliait Port Melbourne (Sandridge) à Melbourne dans l'État de Victoria. Dès lors, un important réseau ferroviaire se développa dans les contrées populeuses du sud-est du continent. Il est intéressant de constater que la géopolitique pré-fédérative a eu des effets fondamentaux sur le développement et

---

(4) TODOR, Marie (1987) The Pocket List of Railroad Officials. pp. 615-617.

(5) BUTLIN, N. (1964) Investment in Australian Economic Development 1861-1900. p. 293.

l'interconnexion du réseau ferré de l'île. Encore aujourd'hui, c'est une cause de préjudice pour l'uniformité du système ferroviaire en terre australienne.

En raison de l'absence d'une véritable politique continentale homogène, le réseau ferré colonial s'est étalé, non pas dans une perspective de développement insulaire, mais plutôt en fonction des besoins intrinsèques à chaque zone, lesquelles étaient endiguées par leurs frontières politiques respectives. Cela a contribué au morcellement régional et géographique des lignes ferroviaires au détriment d'une coordination pan-australienne (6).

Cette division fut accentuée par l'adoption de normes d'écartement des rails différentes entre les régions de l'île (tableau 6.1 et figure 6.1). Pour certains australiens, cette incompatibilité des réseaux constitue une tragédie nationale qui fut soutenue pendant plus d'un siècle et qui engendre des coûts importants pour l'économie du pays (7). Tandis que la Nouvelle-Galles du Sud préféra l'écartement standard (1 435 mm), le Victoria et l'Australie méridionale adoptèrent l'écartement large (1 600 mm), alors que l'Australie occidentale, le Queensland et la Tasmanie, avaient l'écartement métrique (1 067 mm) (8).

Tableau 6.1: LONGUEUR DES VOIES FERREES AUSTRALIENNES, PROPRIETES DES GOUVERNEMENTS SUIVANT L'ÉCARTEMENT (30 JUIN 1984)

Réseau	1 600 mm	1 435 mm	1 067 mm	Double	Total (km)
Australian National Rlys	2 001	3 636	1 813	-	7 450
Australie méridionale	130	-	-	-	130
Australie occidentale	-	1 213	4 239	171	5 623
Nouvelle-Galles du Sud	-	9 884	-	-	9 884
Victoria	5 458	313		12	5 783
Queensland	-	111	10 270	-	10 381
Total continental	**7 589**	**15 157**	**16 322**	**183**	**39 251**

Source: CASTLES, Ian (1986) Year Book Australia 1986. p. 480.

---

(6) GOLLEDGE, R. (1968) Transportation and Trade. pp. 310-311.

(7) McCUSKER, N. (1962) The Standard Gauge Railway System between Sydney and Melbourne. p. 15.

(8) Ibid.

Ces distorsions sont la résultante de l'absence de concertation politique entre les intervenants ferroviaires coloniaux, et ce, malgré les mises en garde du gouvernement métropolitain. En raison de cette situation, d'onéreux frais sont attachés au transbordement inter-réseau des voyageurs et des marchandises dû à la multiplicité du matériel ferroviaire en usage (9).

Depuis le début du XXe siècle, les autorités australiennes ont tenté d'établir une standardisation de l'écartement des rails sur l'île. L'application de la politique ferroviaire d'uniformisation prônée par le gouvernement central se fit souvent avec difficulté, les États n'y voyant qu'une immixtion fédérale dans leur autonomie (10). L'extrait d'un article paru en 1911 dans le *Brisbane Courier* est révélateur d'un discours encore d'actualité dans certains États:

> From a business point of view it may be desirable that the Commonwealth Government should accept larger responsabilities, seeing that it has seized the largest proportion of the previous living revenues of the States from customs and Excise, but any policy which gives the Federal Government control over the State railways must be regarded with suspicion as being part of the movement to bring about unification and to destroy the autonomy of the States as partners in the Federation. [...] The question of uniformity in a railway gauge throughout every part of Australia under Federal patronage has therefore resemblance to political unification [of the nation]. (11)

Néanmoins, l'ambition principale qui animait les autorités fédérales était bien plus de faciliter la circulation continentale aux fins de commerce, ainsi que pour les besoins de la défense nationale, que de s'arroger de nouveaux pouvoirs au détriment des États.

Au milieu de la décennie 1950, conscient des problèmes qu'avaient causé l'absence d'une norme continentale, notamment lors de la Seconde Guerre mondiale, alors que le déplacement du matériel militaire et des troupes avaient été ralentis par cette carence, le Parlement du Commonwealth, en accord avec certains États, adopta un ambitieux programme, afin d'unifier l'écartement des voies principales du pays (12).

Contrairement à la situation prévalant en Amérique du Nord britannique où c'est la création de la Fédération canadienne qui a initié la construction du réseau ferroviaire, en Australie la plupart

---

(9) MATHEWS, Russell (1967) Public Investment in Australia: A Study of Australian Public Authority Investment and Development. pp. 96-97.

(10) PRINCE, E. (1976) Towards National Railway Planning by the Commonwealth Government. pp. 68-70.

(11) Brisbane Courier. 9 octobre 1911. -Cité dans: Ibid., p. 69.

(12) McCUSKER, N. (1962) Op.cit., pp. 16-17.

des principales lignes ferrées ont précédé l'avènement du Commonwealth. La Constitution de 1900, loin de résoudre le problème des politiques ferroviaires multiples et souvent incompatibles avec les intérêts nationaux, a consacré le rôle des gouvernements régionaux dans ce secteur.

Suivant la Constitution, les pouvoirs des anciennes colonies sur les chemins de fer et les tramways circulant à l'intérieur de ses frontières, sont reconduits, ce qui démontrait le respect qu'avaient les pères de l'Australie pour les régionalismes; ce qui a fait dire au géographe Rimmer (1977), qu'en raison de ces pouvoirs constitutionnels, les États fonctionnaient tels des "self-sufficient regional islands" (13).

Les expériences constitutionnelles nord-américaines ont inspiré les pères de la Charte australienne lors de sa rédaction (14). La répartition des juridictions ferroviaires au Canada donne aux provinces une compétence exclusive sur les lignes locales mais, implicitement, c'est le gouvernement central qui détient un pouvoir de dernier ressort sur ce réseau.

En vertu des pouvoirs que lui confère la Constitution du Commonwealth australien, le Parlement fédéral détient une compétence complète sur le transport inter-état, notamment aux fins de défense nationale. Toutefois, à la différence du cadre canadien, le gouvernement australien se doit d'obtenir l'autorisation des États avant de procéder à l'acquisition ou à la construction d'un chemin de fer sur son territoire. Voici les paragraphes de la Constitution relatifs à cette question:

> 51. (xxxii) The control of railways with respect to transport for the naval and military purposes of the Commonwealth:
>
> (xxxiii) The acquisition, with the consent of a State, of any railway of the State on terms arranged between the Commonwealth and the State:
>
> (xxxiv) Railway construction and extension in any State with the consent of that State: (15)

Ces paragraphes sont le reflet de l'importance que les australiens octroyaient au début du XXe siècle au transport sur rail. Perçu comme un outil de développement économique, l'on favorisait une approche flexible pour encourager les échanges commerciaux entre les régions (16).

---

(13) RIMMER, Peter (1977) Freight Forwarding: Change in Structure, Conduct and Performance. p. 171.

(14) LATHAM, John (1961) Interpretation of the Constitution. pp. 2-3.

(15) CRISP, Leslie (1983) Australian National Government. pp. 467-491.

(16) PHILLIPS, P. (1961) The Trade and Commerce Power. p. 130.

Toutefois, même s'ils possèdent une compétence entière, la Constitution ne leur concède qu'un pouvoir de taxation restreint. Dans ce contexte, une portion importante des revenus de fonctionnement des entreprises ferroviaires étatiques est tributaire des paiements de transfert que leur verse annuellement le Parlement du Commonwealth.

Au début de la décennie 1970, dans le dessein d'amoindrir les inégalités interrégionales et d'alléger les charges financières des États, le gouvernement du Commonwealth leur offrit de se départir de leurs entreprises de chemins de fer afin de créer un grand réseau unifié. Seules la Tasmanie et l'Australie méridionale (à l'exception des voies localisées en zones urbaines) ont accepté de transférer leurs actifs ferroviaires à l'Australian National Railways Commission, en juillet 1975.

Parmi les nations dont le système politique est fondé sur le fédéralisme, l'expérience australienne s'avère un des rares exemples où la décentralisation des pouvoirs constitutionnels sur le transport ferroviaire en faveur des États est aussi complète. Nonobstant, les inconvénients inhérents à cette formule de partage des compétences, elle s'est révélée opportune pour le développement économique régional. La Constitution et la propriété des chemins de fer ont donné, à chaque partenaire du Commonwealth, une maîtrise complète sur un des leviers d'appui à leur développement interne. Ceci s'est fait au détriment d'une centralisation des décisions qui ne tiendrait compte que des primautés nationales qui, souvent, s'opposent aux priorités des régions.

6.3 LES ÉTATS-UNIS

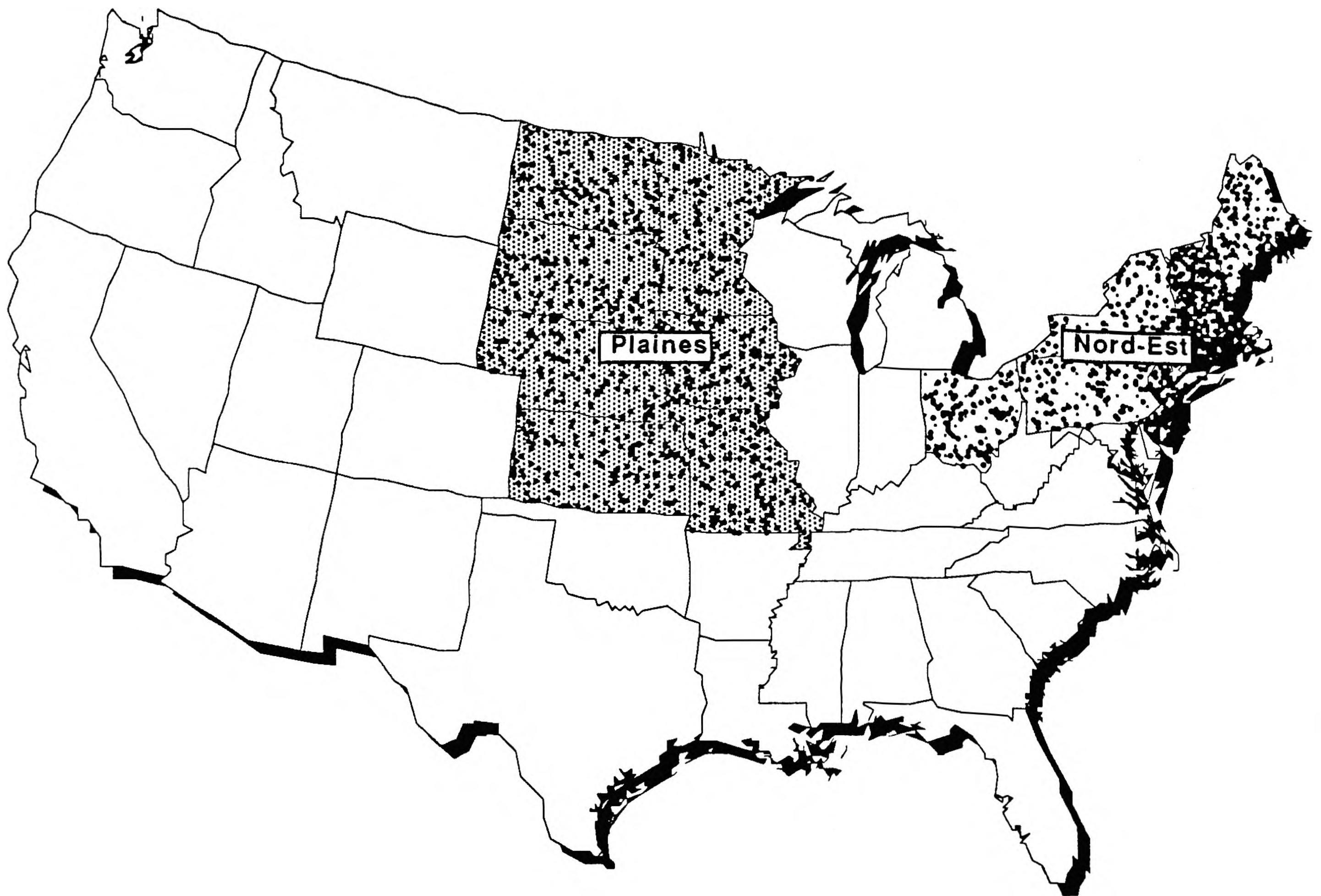
A l'instar de l'Australie et du Canada, la géographie physique des États-Unis, alliée à une volonté des autorités politiques de peupler rapidement des étendues vierges, favorisa, dès le début du XIXe siècle, l'organisation des premières ramifications d'un réseau ferroviaire appelé à devenir national.

En août 1830, le Baltimore and Ohio, premier chemin de fer des États-Unis était inauguré. Quelques années plus tard, il reliait la ville portuaire de Baltimore à Cumberland (Maryland). La poussée des fronts pionniers vers les terres nouvelles de la région des plaines et vers les zones industrielles du nord-est (figure 6.2), stimula la création de centaines de compagnies ferroviaires dont les ramifications se localisaient dans la partie orientale du pays (17).

---

(17) STOVER, John (1961) American Railroads. pp. 101-103.

Figure 6.2: FRONTS PIONNIERS ET DENSITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE ÉTATSUNIEN (1890)



Les points noir représentent la densité du réseau ferroviaire

Echelle 1: 29 000 000

Source: Association of American Railroads.

L'ouverture, grâce à l'unification des voies de l'Union Pacific et du Central Pacific, d'un transcontinental reliant les États de New-York et de Californie, inaugura une ère nouvelle qui accéléra le développement des territoires situés à l'ouest du fleuve Mississippi, dès le printemps de 1869.

Suivant un modèle presque analogue à celui qui prévaudra en Australie quelques années plus tard, la conquête de l'Ouest s'est véritablement amorcée lorsque les premières colonies s'y sont déployées, appuyées par la découverte de quantités substantielles d'or en Californie, au Colorado et au Nevada. Tablant sur ce contexte, les grands entrepreneurs ferroviaires de l'est, qui jusque là avaient boudé ces régions en raison du peu d'attrait économique qu'elles représentaient, furent motivés à y étendre leurs activités (18). Du même coup, l'hinterland des villes portuaires du nord-est se vit étendu de plusieurs centaines de kilomètres vers l'ouest.

Les promoteurs avaient visé juste. La construction du transcontinental achevée, des milliers de personnes attirées par les gîtes aurifères arrivèrent par le train. Toutefois, plusieurs furent déçus de leurs découvertes et se replièrent sur les vastes terres fertiles de la région des plaines, afin d'y pratiquer l'agriculture ou l'élevage bovin.

Au début du XXe siècle, plus de 310 000 km de voies ferrées sillonnaient le continent. Conçu dans le dessein de coloniser les territoires et d'exploiter les richesses naturelles, ce réseau a permis d'ouvrir l'arrière-pays aux immigrants venus en Amérique du Nord qui ont pu s'établir sur les terres jouxtantes aux chemins de fer.

Dès la construction du Baltimore and Ohio, le gouvernement fédéral avait décliné tout désir de construire et d'administrer avec les deniers publics des chemins de fer (19). Par son intervention, le gouvernement se serait éloigné des principes fondamentaux du capitalisme pur, défendus par les hommes politiques en place à Washington, à l'effet que le gouvernement ne doit pas interférer dans le fonctionnement du système économique.

Néanmoins, les États voyant que l'aménagement, le développement régional et la prospérité économique de leur territoire reposaient sur le chemin de fer, négligèrent cette rhétorique et investirent massivement dans ce mode de transport. Dès la décennie 1830 et jusqu'au début du XXe siècle, ils ont soutenu la construction de ces infrastructures, par de généreuses politiques

---

(18) MODELSKI, Andrew (1984) Railroad Maps of North America: The First Hundred Years. p. xiii.

(19) HARPER, Donald (1978) Transportation in America: Users, Carriers, Government. p. 353.

de subsides en terres publiques et en argent. Cette aide permit aux entreprises ferroviaires de réaliser leurs objectifs de rentabilité économique et aux États de favoriser le désenclavement de leurs territoires, tant au niveau régional que national. Huit ans après l'ouverture de la première ligne ferrée, ils avaient déjà octroyé près de 40 M$ à ces compagnies [20].

La propriété directe de chemins de fer par les États s'est généralement limitée à la nationalisation d'entreprises en faillite qui avaient bénéficié de subsides gouvernementaux. Les États se voyaient dans l'obligation morale de continuer les travaux de construction ou les activités entamées pour s'assurer que les sommes investies ne soient pas perdues.

Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur ferroviaire se précisa lorsque le réseau ferré prit une dimension continentale. La construction de chemins de fer pan-étatsuniens fut l'occasion, pour le pouvoir central, d'intervenir en octroyant des subventions monétaires ainsi que l'octroi en terres publiques. Du même coup, ces entreprises tombaient sous la juridiction de cette instance en vertu des prescriptions dévolues par la Constitution.

La Constitution des États-Unis a été ratifiée en 1788, à une époque où le transport ferroviaire n'était pas encore inventé. Néanmoins, la Section 8 de l'Article 1 précisait que le Congrès des États-Unis avait le pouvoir de:

> c. To regulate commerce with foreign nations, and among the several States, and with the Indian tribes; [21]

Ce paragraphe et certains autres seront l'occasion pour le gouvernement fédéral de s'arroger plusieurs compétences dans ce secteur. La croissance rapide de l'industrie étatsunienne des transports, les décisions contradictoires des États en matière d'échanges interétatiques et les récriminations renouvelées des citoyens à l'encontre des entreprises ferroviaires qui exigeaient des tarifs exorbitants et exerçaient des monopoles régionaux, entraînèrent la création de l'Interstate Commerce Commission en 1887 [22]. Son mandat était d'assurer une réglementation coordonnée et unifiée des activités des transporteurs pour l'ensemble de la nation.

---

(20) STOVER, John (1961) Op.cit., p.31.

(21) GERBERG, Mort (1987) The U.S Constitution for Everyone. p. 18.

(22) HOLLINGSWORTH, Brian (1979) Railways of the World. p. 139.

Comme le relève Harper (1978), la Première Guerre mondiale sera décisive dans la poursuite de la centralisation au palier fédéral de la juridiction sur les chemins de fer inter-états (23). Le Congrès adopta, en décembre 1917, le *Transportation Act* qui donnait au gouvernement le contrôle entier sur quasiment tous les chemins de fer du pays. Cette mesure d'exception s'avérait nécessaire. Il fut relevé que l'incoordination des activités sur le réseau ferré national et les pratiques déloyales des entreprises avaient contribué à miner la bonne circulation des marchandises et les objectifs de développement économique régional en temps de guerre.

En 1920, la paix mondiale étant revenue, un nouveau *Transportation Act* retourna ces entreprises au secteur privé. Néanmoins, la loi indiquait la volonté gouvernementale d'assainir, par une meilleure réglementation économique, la compétition dans le secteur des transports (24).

En antinomie aux expériences australiennes et canadiennes, les gouvernements étatsuniens se sont limités à la distribution de subventions et à la réglementation du transport ferroviaire. Aux États-Unis, la propriété d'entreprises par les pouvoirs publics a toujours été l'exception à la règle et généralement mal perçue par la population et les politiciens qui n'y voient qu'un gouffre pour les deniers publics. Le recours à l'intervention étatique, ne doit être utilisé qu'en dernier ressort lorsque le secteur privé n'est plus capable de s'acquitter de cette tâche avec efficacité ou que la sécurité nationale en dépendait.

Les lendemains de la Seconde Guerre mondiale marquèrent progressivement le triomphe du transport routier des passagers et des marchandises sur le rail en raison de la construction de centaines de kilomètres d'autoroutes. Tandis que cette période fut marquée par la croissance rapide de la population (le *baby-boom*), les grandes agglomérations étatsuniennes connurent un étalement sauvage de leurs banlieues. Devant la croissance constante du parc automobile et l'abandon progressif par les citoyens des transports collectifs, il devenait évident que les gouvernements devaient prendre des mesures énergiques afin d'insuffler une vitalité nouvelle à cette alternative au transport individuel. Des décisions rapides s'imposaient sachant que les problèmes de circulation et de pollution créés en milieu urbain se multipliaient.

A partir de 1964, les présidents des États-Unis qui se succédèrent à la Maison Blanche signèrent une série de lois favorisant le transport collectif. Depuis, le gouvernement fédéral a accordé aux États une aide financière de plusieurs milliards de dollars pour l'achat d'équipements de

---

(23) HARPER, Donald (1978) Op.cit., p. 355.

(24) ÉTATS-UNIS. Department of Transportation (1980) Public Transportation: An Element of the Urban Transportation System. p. 13.

transport, notamment ferroviaire, et le financement des déficits d'opération (25). Ces fonds alloués au transport en commun ont connu une progression fulgurante de 3 000% durant les années 1970, alors que dans les grandes conurbations de nombreux projets de transport sur rail se sont concrétisés (26).

Partenaires du gouvernement fédéral, les États qui avaient progressivement délaissé au palier supérieur leur autorité sur le transport sur rail, ont marqué depuis leur retour en force en concentrant leurs projets aux zones urbaines. En vertu de la Constitution, c'est aux États que revient la gestion des questions urbaines.

Plusieurs États comme le Maryland, le Massachusetts et New-York, se sont dotés d'organisations supra-régionales de transport. Ces entreprises, dont les activités sont financées, par les transferts versés par le gouvernement fédéral et dans une proportion plus réduite par les États, ont pour fonction de veiller à la mise en oeuvre des politiques gouvernementales relatives au transport sur rail en milieu urbain.

Alors qu'au cours des années 1950 la plupart des équipements de transport en commun étaient possédés par l'entreprise privée, trois décennies plus tard, la philosophie soutenant à l'intervention gouvernementale a modifié ce profil (27). La présence de l'État a eu pour effet d'accroître l'implication des gouvernements dans ce secteur. Ceci a conduit à la nationalisation progressive de ces services publics par les instances locales et régionales. Les pouvoirs publics s'assuraient ainsi un meilleur contrôle sur leurs opérations et pouvaient les utiliser comme catalyseurs de développement, dans une perspective globale d'aménagement du territoire.

En parallèle, le transport ferroviaire interurbain a connu une baisse de popularité qui se traduisit par un déclin marqué de l'achalandage de voyageurs et de marchandises que la route lui a ravi (28). Durant la décennie 1970, le gouvernement fédéral, en raison des difficultés financières affectant plusieurs entreprises ferroviaires, dut intervenir pour assurer un avenir aux chemins de fer étatsuniens, instrument ayant appuyé le développement économique régional depuis plus d'un siècle.

---

(25) Dans son désir de résorber le déficit budgétaire des États-Unis, l'Administration Reagan (1981-1989) a diminué les sommes allouées au transport en commun laissant aux autorités locales et aux états la responsabilité de combler leur manque a gagner.

(26) DUNN, James (1983) Transportation Policy. p. 674.

(27) Ibid., p. 23.

(28) SCHEFFEY, Charles (1983) Highway Systems. pp. 115-117.

Dans ce contexte, le Congrès créa en octobre 1970 la National Railroad Passenger Corporation (AMTRAK), dont le mandat était d'assurer le transport des voyageurs. Quelques années plus tard, soit en avril 1976, la Consolidated Rail Corporation (CONRAIL) fut formée dans le dessein de veiller au transport des marchandises dans seize États de l'Union et deux provinces canadiennes (29). Ces deux sociétés d'État fédérales regroupaient plusieurs entreprises ferroviaires nationalisées qui furent sauvées d'une faillite certaine.

En parallèle, entre 1973 et 1980, le Congrès a adopté trois lois qui ont révolutionné l'industrie du transport sur rail (30). Tel que prévu, il en est ressorti une consolidation, une amélioration de la compétition et de la santé financière des entreprises ferroviaires. Par ailleurs, le gouvernement fédéral s'engageait à soutenir, au moyen de subsides, les États voulant conserver les lignes ferroviaires rentables.

Ces démarches ont mené au parachèvement de cette oeuvre de reconstruction et de revitalisation amorcée sept ans auparavant. En octobre 1980, le président Jimmy Carter sanctionna le *Staggers Act*, qui consacrait une déréglementation profonde de ce secteur, cela pour la première fois depuis la création de l'Interstate Commerce Commission en 1887 (31).

S'appuyant sur une philosophie de gestion différente de celle adoptée par l'Australie, les États-Unis ont réussi à renverser la décroissance de leur industrie des chemins de fer par l'adoption de mesures législatives énergiques (32). Ce qui démontre que des lois consciencieusement conçues peuvent avoir des effets tout aussi bénéfiques que l'intervention directe des gouvernements. A cet égard, les pouvoirs publics au Canada se situent au centre des pratiques australiennes et étatsuniennes, en possédant eux-mêmes des entreprises ferroviaires et en ayant déréglementé l'exploitation de ce secteur, depuis le milieu des années 1980.

---

(29) Il est à signaler que CONRAIL fut privatisé en 1987 car l'entreprise générait des profits.

(30) Ces lois sont connues sous le nom de *Regional Rail Reorganization Act of 1973*, *Railroad Revitalization and Regulatory Reform* et le *Staggers Act of 1980*. A cet effet, le ministère des Transports du Québec a publié en 1988 un rapport intitulé *La déréglementation ferroviaire américaine "Staggers Act of 1980" sa nature et ses effets*. L'auteur, Lise Tremblay, présente les conséquences historiques que cette loi a introduites, en révolutionnant la politique ferroviaire en vigueur depuis la création de l'Interstate Commerce Commission.

(31) KEELER, Theodore (1983) Railroads. Freight. and Public Policy. pp. 98-99.

(32) TREMBLAY, Lise (1988) La déréglementation ferroviaire américaine "Staggers Act of 1980": Sa nature et ses effets. pp. 17-19.

6.4 LE CANADA

En antinomie, aux deux cas précédents, la présente section mettra l'emphase sur l'expérience ferroviaire des provinces canadiennes (à l'exception du Québec) en matière de transport sur rail.

Le premier chemin de fer canadien, le Champlain et Saint-Laurent, fut ouvert au trafic commercial le 21 juillet 1836. Il assurait la liaison entre les villages québécois de Saint-Jean et de Laprairie. Le Bas-Canada, influencé par les succès que connaissait ce mode de transport dans la mère-patrie et aux États-Unis, amorça son “virage ferroviaire”. Entre 1836 et 1922, plus de deux cents chemins de fer furent construits au Canada, ce qui démontre l'importance que prendra ce mode de déplacement au sein de ce pays.

Au XIXe siècle, les relations entre le transport sur rail et le système politique canadien étaient en général fortement entremêlées et interreliées. Suivant Stevens (1960), le développement économique et l'union politique de l'Amérique du Nord britannique sont attribuables essentiellement au chemin de fer (33), lequel a permis d'annihiler les contraintes géographiques de ce vaste territoire et de favoriser l'ouverture de fronts pionniers dans des régions inhabitées.

L'adhésion à la nouvelle fédération des colonies britanniques des provinces et des territoires de l'Ouest et des Maritimes pour consolider les assises géopolitiques de la jeune nation, passait par la construction d'un chemin de fer transcontinental. Un des articles de la *Loi constitutionnelle de 1867* engageait le gouvernement central à relier par le rail, les provinces Maritimes au centre du Canada. En 1871, en échange de son entrée dans l'Union, la Colombie Britannique demandait ce même privilège. C'est ainsi que débuta l'épopée du Canadian Pacific, lien unificateur, achevé en 1885 et qui favorisa l'adhésion successive du Manitoba (1870), de l'Alberta et de la Saskatchewan (1905) à la Fédération.

La géographie et la fondation de la Fédération canadienne contribuèrent à l'essor des chemins de fer continentaux. Le paysage géomorphologique capricieux, ainsi que les distances énormes séparant les régions du pays, étaient un handicap sérieux qui risquait de compromettre les échanges économiques pan-canadiens. Sans mode de transport efficace, ces contraintes physiques favorisaient plutôt le développement du commerce avec les États-Unis, dont les régions étaient plus accessibles aux producteurs établies au Québec et en l'Ontario.

Le Canada risquait de devenir un territoire politiquement unifié, séparé par des barrières géographiques, qui avantagerait une intégration économique quasi totale avec le voisin

---

(33) STEVENS, G. (1960) Canadian National Railways: Sixty years of trial and error.

étatsunien. La Fédération fut l'assise politique qui donna naissance au transport ferroviaire et autorisa une vision de développement continental du Canada (34).

Anticipé sur le plan économique, l'oekoumène étant inexistant à l'ouest de l'Ontario, ce projet fut avant tout inspiré par des desseins géopolitiques, liés à la volonté d'édifier rapidement la nation canadienne et de contrer une éventuelle mainmise étatsunienne sur ces contrées prometteuses. Le gouvernement fédéral finança massivement le Canadian Pacific, afin qu'il puisse mener à bien ce défi, en lui octroyant 25 M$ et 10,1 M d'hectares de terres (35).

Au cours des dernières décennies, la politique ferroviaire du gouvernement du Canada a été abondamment discutée dans des centaines de livres et d'articles. Toutefois, peu de chercheurs ont été attirés par l'étude des activités des provinces canadiennes dans ce secteur.

En août 1988, un questionnaire (Annexe C) fut adressé, par l'auteur de cette thèse, aux dix ministères provinciaux des transports. Le but de cette démarche était de dresser un profil sommaire de l'activité ferroviaire des partenaires de l'Union. Sept provinces sur dix possèdent une législation ferroviaire régissant leur réseau intraprovincial. Seules, l'Ile-du-Prince-Édouard, le Manitoba et le Nouveau-Brunswick n'en sont pas dotées.

Ces lois votées depuis 1867 octroient aux législatures provinciales des pouvoirs pour encadrer les opérations des chemins de fer conventionnels, des tramways et dans une moindre mesure sur les systèmes dérivés de la technologie ferroviaire (p.ex. métro), qui relèvent de leur compétence. Par ailleurs, quatre de ces gouvernements, soit ceux de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, ont développé une politique ferroviaire qui encadre leurs actions dans ce secteur (p. ex. aide financière au transport urbain). A l'exception de la Saskatchewan, toutes ont déjà possédé ou possèdent actuellement une entreprise de chemin de fer.

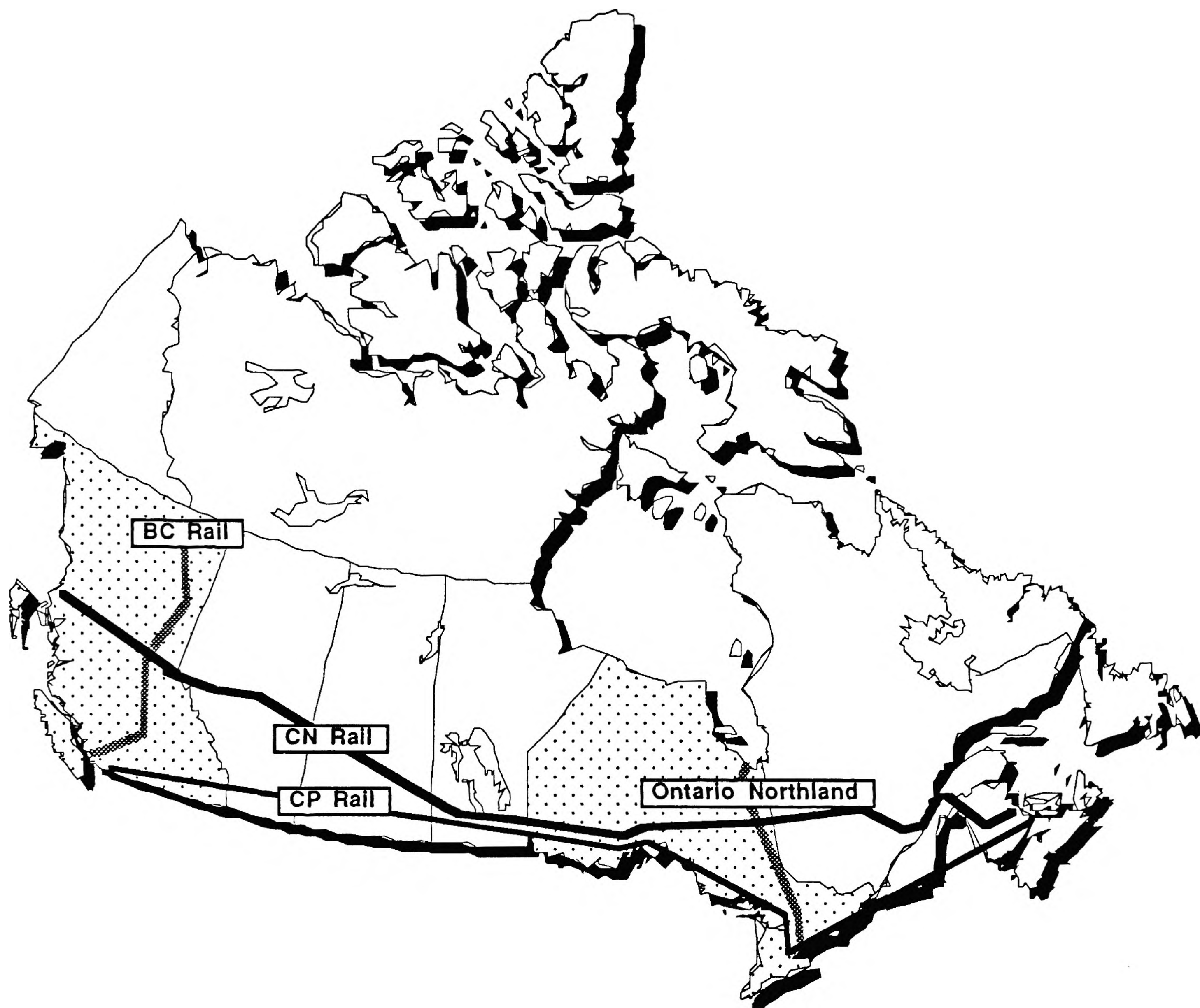
L'édification d'un réseau ferroviaire, subventionné et en partie propriété de la société d'État Canadian National, s'est effectuée dans une perspective d'aménagement et de développement continentale. La visée fondamentale du gouvernement central était d'intégrer les provinces à un ensemble géopolitique appelé le Canada, pour favoriser des flux appréciables de circulation entre les membres de la Fédération. Dès l'aube du XXe siècle, cette politique a eu l'effet souhaité en favorisant les échanges commerciaux et le transport des personnes dans l'axe est-ouest.

---

(34) CREIGHTON, D. (1939) L'Amérique britannique du Nord à l'époque de la Confédération. p. 63.

(35) BERTON, Pierre (1971) The Great Railway 1881-1885: The Last Spike.

Figure 6.3: CONFIGURATION DES CHEMINS DE FER PROVINCIAUX ET FEDERAUX (1990)



Echelle 1: 29 000 000

Ce modèle a été conçu pour soutenir une aire économique commune et nationale. Toutefois, il ne tient pas compte de la réalité géopolitique individuelle des provinces de l'ouest et du centre. La configuration de leurs frontières, ainsi que la localisation géographique de leurs ressources naturelles, favorisent l'aménagement du territoire et le développement économique dans un axe rectiligne nord-sud (figure 6.3), plutôt que dans l'axe politique est-ouest.

En symétrie, peu de provinces ont construit ou exploité à long terme des chemins de fer. Des capitaux énormes qu'elles ne possèdent pas, et une pensée économique basée sur la non-intervention gouvernementale dans les affaires privées, animant les hommes politiques, peuvent expliquer cette attitude. Jusqu'aux premières années du XXe siècle, la plupart des gouvernements provinciaux se sont limités à verser de généreux subsides à des entrepreneurs privés. Ces politiques d'aide, tout en respectant l'idéologie quant au rôle du gouvernement, contribuaient à l'aménagement et au développement économique de la province.

Malgré l'effort financier que nécessite la construction d'un chemin de fer, l'Ontario et la Colombie Britannique se sont offertes des réseaux capables d'assurer ce type de développement centré vers le nord [36]. Le peu d'attrait économique de ces lignes pour les entrepreneurs privés incita ces deux gouvernements à mener à terme ces projets.

En 1902, le Parlement ontarien créa le Temiskaming and Northern Ontario Railway (TNO) (devenu l'Ontario Northland en 1946) [37]. La mission de cette entreprise publique était d'ouvrir un chemin de fer entre North Bay et Moosonee, ce qui fut réalisé en 1932. Les motifs soutenant cette entreprise étaient d'ouvrir le sud de l'Ontario à la Baie James, de coloniser les riches terres de la ceinture d'argile du lac Barlow-Ojibway, d'étendre l'hinterland de Toronto jusqu'aux abords de la Baie James et de prévenir une éventuelle domination de la ville de Montréal et du Québec sur le développement du Nord-Ontarien [38].

L'établissement du TNO était pour les Ontariens la démonstration de leur souveraineté sur ce territoire, et constitua pour le gouvernement provincial une motivation politique qui justifia son intervention pour la création de ce lien. La colonisation de la région par des anglophones,

---

(36) Depuis 1965, l'Alberta possède un chemin de fer appelé l'Alberta Resources Railway Corporation reliant Swan Landing à Grande-Prairie. Toutefois, la Province en a confié l'opération à CN Rail.

(37) Deux excellentes monographies sur l'Ontario Northland ont été produites au cours des années 1970, soit *Ontario's Government Railway: Genesis & Development* et *Steam into Wilderness.*

(38) TUCKER, Albert (1978) Steam into Wilderness. p. 6.

permettrait d'endiguer la poussée rapide des fronts pionniers canadiens-français venant de l'Abitibi-Témiscamingue qui risquaient de déborder à l'ouest de la frontière québécoise.

Les hommes d'affaires torontois favorisaient depuis plusieurs années un tel projet. Le chemin de fer du nord ouvrirait à l'Ontario une sortie maritime vers l'Europe, ce qui briserait, en l'absence de la voie maritime, la dépendance de la Ville-Reine face aux ports montréalais et new-yorkais [39].

La présence de forêts, la découverte d'importants gisements de cobalt et d'or seront décisifs pour la naissance du TNO. Sans cette voie d'accès, ces ressources et ce territoire auraient conservé une faible valeur. Le rail favorisa l'afflux de capitaux massifs et la croissance régionale. Les effets de diffusion géographique du chemin de fer furent énormes, en contribuant à l'intégration économique de ces fronts pionniers à la région de Toronto.

Des colonies de peuplement, puis des agglomérations, se développèrent tout au long de la voie ferrée (figure 6.3), ce qui généra des retombées sur l'économie régionale, provinciale et extraprovinciale. L'avènement de l'Ontario Northland a entraîné une modification des structures économiques et culturelles traditionnelles de la région. Les industries forestières et minières favorisèrent la construction d'usines de transformation et de centrales hydro-électriques, tandis qu'un embranchement s'ajouta, en 1927, en direction de la ville minière de Rouyn-Noranda (Québec). Ces transformations ont contribué à la sédentarisation de la population. Comme le note Tennant (1973), les "habitants" ont succédé aux "coureurs des bois" [40], alors que:

> Ces voies ferrées ont mis la culture des blancs en contact avec celle des Indiens et modifié l'économie de la région. L'économie des pelleteries, prédominante durant environ trois siècles, a été remplacée par l'économie extractive, caractéristique du XXe siècle. [41]

Quelques années plus tard, soit en 1924, c'était au tour du gouvernement de la Colombie-Britannique d'acquérir le Pacific Great Eastern (devenu le British Columbia Railway en 1972) reliant North Vancouver à Prince George (figure 6.3). Au tronçon original se sont ajoutées des ramifications dont celles de Dawson Creek (1958) et Fort Nelson (1972).

---

(39) NELLES, H. (1974) <u>The Politics of Development: Forests, Mines & Hydro-Electric Power in Ontario 1849-1941.</u> p. 119.

(40) TENANT, Robert (1973) <u>Ontario's Government Railway: Genesis & Development.</u> p. 1.

(41) BLACK, W. et HUTTON, C. (1977) <u>Bassin arctique de l'Ontario.</u> p. 88.

Comme le souligne Taylor (1982), le BC Rail a contribué grandement au développement économique du centre de la Colombie-Britannique. L'industrie forestière et minière de la province dépend du transport sur rail. Il est l'outil qui permet de sortir et d'expédier vers les marchés nord-américains leur production. Cette présence ferroviaire a stimulé la croissance urbaine des localités situées à ses abords, et tout spécialement à Prince George, à Quesnel et à William Lake [(42)].

Dans les années 1960, le gouvernement créditiste annonça sa détermination de prolonger le réseau ferroviaire vers le nord de la province avec, à plus ou moins long terme, une extension du chemin de fer jusqu'à Whitehorse (Yukon). Derrière cette volonté économique qui visait à mettre en valeur les ressources minières et forestières de l'arrière-pays vancouverois, se cachait l'ambition d'étendre, à plus ou moins long terme, la souveraineté de la Colombie-Britannique au Yukon. Dans ce projet géopolitique utopique, le BC Rail devait devenir l'outil fondamental de cette annexion et le chaînon stratégique d'une liaison ferroviaire reliant le Panama et l'Alaska, où la province pourrait tirer profit des avantages économiques d'une meilleure intégration à l'espace géo-économique nord-américain. Ce rêve qui prit naissance au cours d'une période économique florissante, fut mis aux oubliettes avec la récession du début de la décennie 1970. Dès lors, les plans de développement de BC Rail allaient répondre plus à des objectifs de rentabilité économique pour la province qu'à des ambitions de conquêtes territoriales [(43)].

Quant aux chemins de fer à vocation urbaine, ils sont apparus dans les grandes villes canadiennes au XIXe siècle. L'âge d'or des tramways connut son apogée au début du XXe siècle, alors qu'au cours de la décennie 1950, la plupart avait disparu. Après la Seconde Guerre mondiale le métro fit son apparition à Toronto (1954), puis à Montréal (1966).

En concomitance, au fur et à mesure que les campagnes environnantes s'urbanisaient et s'assimilaient à la trame de ces deux grands centres, la vocation des voies ferrées traversant ces territoires devint de plus en plus urbaine. Le train de banlieue pour le transport des banlieusards était né. Dès 1967, l'Ontario avait crée le Government of Ontario Transit (Go Transit) afin d'assurer le transport des passagers entre le centre-ville de Toronto et sa périphérie. En 1974, le Parlement ontarien créa le Toronto Area Transit Operating Authority (TATOA). La mission de cette entreprise d'État est de gérer et de coordonner le transport urbain régional dans l'agglomération torontoise. Le TATOA, dont Go Transit est partie intégrante, a donné à Toronto

---

(42) TAYLOR, Geoffrey (1982) Builders of British Columbia: An Industrial History. p. 48.

(43) KEAST, Thomas et RUPPENTHAL, Karl (1979) The British Columbia Railway - A Railway Derailed. pp. 19-20 et 113-114.

un organisme de coordination du transport collectif, tout en favorisant l'intégration tarifaire entre les sociétés de transport local de cette région (44).

Depuis les années 1970, aidées par la crise énergétique, la majorité des provinces ont développé de généreux programmes favorisant le transport en commun. Les retombées concrètes n'ont pas tardé. Devant les problèmes de transport urbain auxquels étaient confrontées Vancouver, Edmonton et Calgary, en raison de leur croissance rapide, celles-ci se sont dotées de systèmes légers sur rail.

6.5 CONCLUSION

Dans ces États fédéraux, la répartition des pouvoirs juridictionnels en matière de transport ferroviaire varie de l'immixtion généralisée de l'autorité centrale à la prépondérance des gouvernements régionaux. L'environnement politique et historique, propre à chaque pays, est à la genèse de l'intensité du partenariat entre les États associés, comme le prouvent les expériences canadienne et australienne.

Le gouvernement fédéral du Canada devant le mandat que les Pères de la Confédération lui octroyèrent (c.-à-d. construire un chemin de fer transcontinental) se vit confier des pouvoirs importants, afin d'avoir un contrôle complet sur le développement d'un réseau pan-canadien encore en émergence. En antinomie au cas canadien, lors de l'union de 1901, le réseau ferré australien avait atteint sa maturité, grâce à l'initiative des gouvernements coloniaux. C'est donc avec réticence qu'ils auraient cédé au Commonwealth leurs juridictions sur les chemins de fer.

L'essor du transport sur rail s'est appuyé sur des États qui furent ses agents fondamentaux de développement, confirmant ainsi l'hypothèse générale de la recherche quant à sa finalité comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional.

A la lumière de ces trois expériences, il est indubitable que le chemin de fer conventionnel a contribué à affermir la puissance et l'intégration de ces pays, alors que le transport ferroviaire urbain a été un apport primordial pour résoudre les problèmes de congestion urbaine.

---

(44) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. p. 31.

CHAPITRE VII

GÉOGRAPHIE CONSTITUTIONNELLE DU QUÉBEC EN MATIERE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

7.1 INTRODUCTION

L'exposé de trois expériences de pays ayant adopté le fédéralisme comme système politique, a permis d'étudier, dans des environnements politiques hétérogènes, le partage des pouvoirs entre États fédérés et État fédéral, quant au transport sur rail. Il en ressort que le dynamisme et la souveraineté des partenaires dans le secteur ferroviaire sont en symétrie avec l'amplitude des compétences que leur attribue la Constitution nationale. Dans le cas canadien, la Colombie-Britannique et l'Ontario ont usé des pouvoirs conférés par la *Loi constitutionnelle de 1867* pour utiliser le transport ferroviaire comme outil de développement et d'action géopolitique sur leur territoire. Ces États ont appuyé solidement l'établissement de chemins de fer, qui permit une poussée des fronts pionniers vers le nord.

Quant au Québec, sa juridiction en matière de transport sur rail est identique à celle détenue par les autres membres de la fédération canadienne. Toutefois, sa compétence dans ce secteur a été sérieusement contrainte par une politique ferroviaire qui ne favorisait pas le contrôle gouvernemental d'entreprises de chemins de fer. Le Parlement du Québec a octroyé de généreux subsides à la construction d'ouvrages, propriétés de petites entreprises indépendantes et morcelées, qui furent rapidement absorbées aux réseaux de CN Rail et de CP Rail (Annexe D). A cet égard, l'annexe E démontre clairement qu'entre 1867 et 1960, 4 253,23 km de voies ferrées (sur un total de 5 671 km), soit 75% des voies subventionnées dans le cadre de la politique ferroviaire québécoise, ont été incorporés au sein d'une de ces entreprises canadiennes.

Cette situation s'explique par le fait que les ouvrages détenant une charte québécoise ou qui furent subventionnés par le gouvernement, étaient généralement des embranchements qui permettaient un accès aux régions situées en aval et en amont des voies principales du réseau ferroviaire canadien. De plus, plusieurs kilomètres de chemins de fer, dits québécois, servirent d'ossature aux axes transcontinentaux. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (CP Rail) ainsi que le Comté de Drummond (CN Rail) en sont des exemples visibles dans la géographie québécoise du transport sur rail (Annexe D). En antinomie aux ouvrages de BC Rail et de l'Ontario Northland, qui répondaient avant tout à des fonctions régionales, les voies subventionnées par le Québec s'inscrivaient dans la stratégie de développement économique du Canada prônée par le gouvernement fédéral.

Dans cette conjoncture, la position de dépendance des embranchements québécois, face au réseau pan-canadien, était indubitable. Ils s'exposaient à devenir assujettis au pouvoir fédéral en raison de leur importance régionale pour l'extension du réseau national, ce que l'histoire démontra rapidement. Malgré les investissements massifs consacrés par le gouvernement du Québec, une part importante des voies ferrées québécoises furent soumises à la compétence fédérale, dès la seconde moitié du XIXe siècle.

Le présent chapitre permettra d'analyser les fondements de la dimension: souveraineté québécoise sur le transport sur rail. C'est l'occasion de présenter, dans une perspective géographique, le partage des pouvoirs entre le Québec et le Canada, tout en vérifiant le degré d'ingérence fédérale dans ce secteur par le biais de sa distribution spatiale. L'étude de l'ingérence fédérale constitue une des composantes de la troisième hypothèse de travail (H_3) qui permettra de contrôler ultérieurement si cette variable influence l'efficacité de la politique ferroviaire québécoise.

7.2 L'ÉTAT QUÉBÉCOIS ET L'ENVIRONNEMENT CANADIEN

La Constitution d'une nation fédérale, comme celle adoptée par le Canada, est la loi fondamentale et prééminente qui encadre les relations et les compétences imparties aux États partenaires et au pouvoir central. C'est un compromis politique qui, tout en respectant les régionalismes, par l'octroi de pouvoirs exclusifs aux partenaires, donne au gouvernement de la Fédération des pouvoirs législatifs sur les questions d'intérêts mutuels (p. ex. la défense nationale):

> [...] en vue de la paix, de l'ordre public et de la bonne administration au Canada, sur toute matière ne rentrant pas dans les catégories de sujets que la [Constitution] attribue exclusivement aux législatures des provinces. (1)

La *Loi constitutionnelle de 1867* s'avère un acte juridique et politique, qui n'en comporte pas moins une dimension géographique, ayant des effets fondamentaux sur la répartition des compétences au sein de l'environnement canadien quant à l'aménagement du territoire et le développement économique régional du pays. Selon Robinson (1961) le fédéralisme est, de tous les types de systèmes politiques, celui qui respecte le mieux l'expression géographique (2). Il permet de mieux concilier les forces centrifuges et centripètes issues des régions, base d'organisation géopolitique de la nation.

Dans le cadre de la problématique canadienne, l'adoption du fédéralisme avait pour dessein de créer une solidarité entre deux peuples distincts, les Français et les Anglais. Chacune de ces communautés étant concentrée géographiquement à l'intérieur du territoire national, cette structure politique devait favoriser le respect et la cohésion des différences linguistiques et culturelles au sein de la fédération, par l'autonomie des États fédérés. Néanmoins, elle devait favoriser une meilleure intégration et une complémentarité des facteurs géographiques transnationaux, tout en facilitant l'épanouissement d'un esprit national proprement canadien.

Chaque État membre détient les leviers pour occuper les champs de compétence qui lui sont dévolus par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Ces pouvoirs exclusifs ou partagés avec l'État fédéral lui confèrent une souveraineté totale ou partielle sur son territoire, laquelle permet une autonomie d'action sur l'organisation de son espace politique, respectant ses affinités et son caractère hétérogène, tout en maintenant son association à l'Union.

Toutefois, en raison de la séparation des pouvoirs, les relations entre l'État central et les partenaires de l'union sont souvent asymétriques en raison des divergences d'intérêt qui peuvent opposer les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Dans le domaine des compétences qui lui sont dévolues, l'État canadien, dans ses actions, a la mission de veiller à la protection de l'intérêt national. Quant aux provinces, leurs efforts étant centrés sur les intérêts intra-territoriaux, les activités de l'État fédéral peuvent, en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, aller à l'encontre de leurs priorités, d'où la difficulté de concilier l'ambivalence des sphères d'intervention géographique imparties à chacune de ces deux entités (figure 6.3).

---

(1) Loi constitutionnelle de 1867. article 91.

(2) ROBINSON, K. (1961) Sixty Years of Federation in Australia. p. 2.

Depuis 1867, le gouvernement du Québec a joué un rôle fondamental dans l'aménagement du territoire et le développement économique régional de son aire d'influence. Toutefois, il ne peut prétendre avoir une souveraineté totale dans ce domaine et une liberté de manoeuvre intégrale, sachant que l'État québécois n'a qu'une juridiction partielle sur les moyens de transport. Le gouvernement canadien dominant ce secteur: le Québec est dépourvu de pouvoirs entiers sur un instrument qui est une composante essentielle d'une politique globale de développement territorial. De plus, en vertu de l'article 91(1) a) de la Constitution, l'État fédéral possède une juridiction exclusive sur l'ensemble des propriétés qui est assujetti à sa législation. Les entreprises ferroviaires, dites fédérales, sont donc soustraites aux pouvoirs de l'Assemblée nationale, ce qui réduit l'intégrité territorial de l'État québécois (3).

Il est donc à présumer que le partage juridictionnel issu de l'environnement canadien, limite les actions du gouvernement du Québec en ce qui concerne l'aménagement du territoire et le développement économique régional. C'est ce qui sera examiné dans les prochaines pages.

7.3 L'ÉTAT QUÉBÉCOIS ET LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Depuis la sanction par la Couronne britannique de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le Canada est une nation composée de dix États fédérés et d'un État fédéral. La Constitution édicte les pouvoirs législatifs respectifs du Parlement du Canada (article 91) et des législatures provinciales (article 92). L'Assemblée nationale possède, suivant l'article 92, des catégories de sujets où elle peut intervenir exclusivement. C'est ce même article qui définit et consacre le principe de la souveraineté du Parlement du Québec dans ces matières.

L'alinéa 92(10) octroie à l'État québécois une compétence exclusive pour légiférer sur les ouvrages et entreprises de transport sur rail dont les ramifications ne débordent pas ses frontières. Ce pouvoir, prit isolément, lui donne à prime abord une indépendance d'action complète sur ce mode de transport. Le paragraphe 92(16) venant renforcer cette présomption en stipulant que “généralement, toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province” relèvent de l'État fédéré.

Toutefois, les clauses d'exception du paragraphe 92(10) quant au transport transprovincial et international, ainsi que le pouvoir déclaratoire de l'État fédéral, réduisent la juridiction québécoise à la bienveillance de la volonté du Parlement du Canada. C'est dans les dérogations

---

(3) DORION, Henri (1980) La Constitution canadienne et les partages géographiques. p. 74.

de l'article 92(10), en adjonction avec l'alinéa 91(29) qu'a pris forme la domination de l'autorité fédérale dans ce secteur:

> 91 (29) Les catégories de sujets **expressément exceptées** dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi aux législatures des provinces.
>
> 92. Dans chaque province, la législature pourra exclusivement légiférer relativement aux matières entrant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, à savoir:
>
> 10. Les **ouvrages et entreprises** d'une **nature locale**, autres que ceux qui sont énumérés dans les catégories suivantes:
>
> a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, **chemins de fer**, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises **reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province**;
>
> b) Lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays britannique ou étranger;
>
> c) Les ouvrages qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés, par le Parlement du Canada, être à l'**avantage général du Canada**, ou à l'**avantage de deux ou plusieurs provinces.** (4)

L'article 92(10) c) donne à l'État fédéral un puissant instrument d'intervention pour contourner la souveraineté complète que détiennent les États membres sur le transport de nature locale. Ce pouvoir déclaratoire permet de soustraire à la compétence de l'Assemblée nationale tout ouvrage ou entreprise ferroviaire que le Parlement central considère à l'avantage général de la nation. Il appert que cette disposition est plutôt exceptionnelle dans une fédération, comme le constate Faribault (1971):

> La juridiction fédérale sur les chemins de fer s'est établie graduellement à partir du [...] sous-paragraphe c) [...] Il reste que ce pouvoir dit “déclaratoire” du gouvernement fédéral ne se retrouve dans aucun autre pays fédéral [...]. (5)

Le Parlement fédéral, aux compétences exclusives que lui confère la Constitution, possède donc un pouvoir déclaratoire. Dès qu'un chemin de fer est proclamé ouvrage fédéral, nonobstant sa charte d'incorporation, il est sujet à la réglementation canadienne. Dès le début du XXe siècle, la majorité des entreprises ferroviaires oeuvrant au Québec relevaient de la compétence du Parlement du Canada car elles étaient considérées comme des activités économiques de juridiction fédérale, selon les prescriptions de l'article 92(10).

---

(4) Loi constitutionnelle de 1867.

(5) FARIBAULT, Marcel (1971) La révision constitutionnelle. pp. 166-167.

Les conséquences de ces dispositions constitutionnelles sur l'intégrité du territoire québécois sont considérables. La jurisprudence a établi, au fil des ans, que les États fédérés ne peuvent imposer aux ouvrages soumis à la compétence fédérale des normes de construction de leurs infrastructures, même s'ils sont en contravention avec les lois établies par les Assemblées législatives. Cependant, en 1899, les tribunaux ont jugé, dans le cas qui opposait la paroisse de Notre-Dame-de-Bonsecours au Canadian Pacific, que le *Code municipal du Québec (Loi)* s'appliquait aux entreprises ferroviaires. Celles-ci ont notamment l'obligation de veiller au nettoyage des canaux d'irrigation localisés dans l'emprise du chemin de fer afin d'enrayer tout risque d'inondation (6).

La portée du pouvoir déclaratoire fédéral est étendue. Les provinces ne pouvant réglementer la conception, la construction et le parcours empruntés par les ouvrages ferroviaires ont été déclarés à l'avantage général du Canada, ce qui n'est pas sans affecter l'intégrité et l'aménagement du territoire des États fédérés. Les tribunaux ont établi que les provinces peuvent légiférer sur des sujets touchant les chemins de fer canadiens (p. ex. vente de boissons alcoolisées), en autant que ces mesures n'interfèrent pas directement avec les activités inhérentes à un transporteur.

Dans un tel cadre constitutionnel, le Québec ne détient donc pas le pouvoir d'orienter et d'optimiser, en fonction de ses priorités, l'implantation d'une voie ferrée suivant les caractéristiques géographiques et économiques de son territoire.

7.4 REPRÉSENTATION GÉOGRAPHIQUE DE LA SOUVERAINETÉ PARTIELLE DU QUÉBEC DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les fondements historiques de la souveraineté partielle

Dès les lendemains de la Confédération, le Parlement adopta le *General Railway Act for Canada* en 1868. La loi réitérait le champ de compétence sur le transport sur rail que la Constitution octroie à l'État fédéral, tout en soulignant son droit à recourir au pouvoir déclaratoire lorsqu'il le juge nécessaire. Ce texte législatif spécifie que toutes voies ferrées construites ou exploitées en vertu d'une loi provinciale, qui traversent ou se raccordent à un chemin de fer dit fédéral,

---

(6) BEAUDOIN, Gérald (1983) Le partage des pouvoirs. p. 266.

deviennent soumises à l'autorité du Parlement canadien. La jurisprudence (7) a précisé cette notion. Elle stipule que la simple liaison matérielle à une telle ligne n'est pas suffisante pour qu'un chemin de fer provincial soit assujetti aux lois du Parlement canadien. L'ouvrage doit être contrôlé ou intégré aux activités d'une entreprise ferroviaire de nature fédérale (8).

Le *Railway Act* exclut théoriquement toute compétence du gouvernement du Canada sur un chemin de fer urbain (p. ex. métro) construit par un État fédéré tant que le Parlement fédéral n'a pas déclaré cet ouvrage à l'avantage général du pays (9). Toutefois, cette disposition ne repousse pas complètement l'intervention de l'autorité fédérale dans ce secteur.

Nonobstant que le Québec ait une souveraineté complète sur le transport urbain, les trains de banlieue en opération dans la région de Montréal sont subordonnés à la réglementation fédérale. Malgré le fait que le gouvernement du Québec ait investi massivement dans ce mode de transport au cours des années 1980, en conformité avec sa politique d'aménagement et de développement économique de la région de Montréal (10), il demeure assujetti au gouvernement du Canada. Ceci étant donné que les infrastructures empruntées par les trains sont et demeurent des ouvrages sous juridiction fédérale, étant toujours la propriété de CN Rail et du Canadian Pacific.

Dans une perspective fédéraliste de développement économique et d'union nationale, la centralisation des pouvoirs sur les chemins de fer, entre les mains de l'autorité fédérale, se justifiait et même s'imposait au XIX[e] siècle. Ce processus s'insérait dans "une stratégie de développement" appuyée par une Constitution conçue en corollaire (11). Le chemin de fer devait servir d'instrument pour accéder aux fronts pionniers et disperser géographiquement les habitats sur ces territoires.

Le gouvernement de John MacDonald eut recours au pouvoir déclaratoire pour désavouer les initiatives ferroviaires provinciales qui étaient en asymétrie avec la *National Policy*. Son ambition était de contrer les initiatives provinciales qui auraient sapé la rentabilité et l'existence du

---

(7) Voir l'arrêt Cité de Montréal c. Montréal Street Railway, 1912 A.C 333.

(8) Il est à noter que la compagnie du chemin de fer de Matane et du Golfe a été intégrée à la structure du Canadian National. Pour des raisons obscures, l'entreprise demeure soumise à la législation québécoise. Quant au chemin de fer Roberval-Saguenay, malgré le fait qu'il transite sur le réseau du CN Rail, il est assujeti aux lois du Québec, pour les raisons déjà énumérées.

(9) Railway Act. S.R.C. 1985.

(10) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. pp. 9-12.

(11) TREDDENICK, J. (1979) La politique commerciale. p. 259.

Canadian Pacific, tout en détournant une part importante du trafic canadien vers le réseau ferroviaire étatsunien (12). L'État fédéral profita par la même occasion de ce pouvoir pour consolider le réseau ferroviaire canadien et asseoir sa compétence dans ce secteur. Le 25 mai 1883, le Gouverneur général sanctionna l'amendement au *Consolidated Railway Act*, qui déclarait certains ouvrages de chemins de fer à l'avantage général du Canada. Une partie importante du réseau ferroviaire (figures 7.2 et Annexe F) établi par des chartes provinciales, fut ainsi transférée sous la compétence du Parlement canadien (13).

Les Pères de la Fédération canadienne, en incluant dans la *Loi constitutionnelle de 1867* le pouvoir déclaratoire, concevaient ce droit comme un moyen de dernier appel auquel pourrait recourir exceptionnellement le Parlement fédéral. Suivant la thèse développée par Lajoie (1969), l'utilisation répétée de ce pouvoir découle de l'ambiguïté du partage des juridictions en matière de transport sur rail. Quant aux justifications de cet équivoque, l'auteure propose deux hypothèses intéressantes:

> Se peut-il qu'en 1867 on ait considéré les chemins de fer comme des voies d'accès d'un point à un autre, comme des ouvrages locaux dont certains seulement seraient interprovinciaux -- et non comme un réseau dont il ne serait bientôt plus possible de distinguer les tronçons locaux des voies de circulation transcontinentale?
>
> Comment ne pas au moins poser l'hypothèse que les fédéralistes, désireux de regrouper tous les chemins de fer sous l'autorité centrale, n'aient pas osé le faire ouvertement de peur de perdre l'assentiment des provinces, et se soient réservé le pouvoir déclaratoire pour arriver au même but après la Confédération et dans une relative immunité à l'égard des réactions provinciales. (14)

Suivant la première hypothèse, en 1867, la structuration d'un réseau ferroviaire continental n'aurait pas été un modèle de développement qu'auraient pu envisager les rédacteurs de la Constitution. Toutefois, devant les expériences étrangères (p. ex. Royaume-Uni) issues de l'environnement mondial, il apparaît douteux qu'une telle configuration n'ait pu être considérée dans un futur imminent pour le Canada.

La seconde proposition s'avère plus plausible. Le pouvoir déclaratoire ne devant être invoqué qu'occasionnellement, il est établi empiriquement par la professeure que ce droit du Parlement central a servi à geler la compétence des États membres sur les chemins de fer. Le gouvernement

---

(12) Débats de l'Assemblée législative. Louis-Georges Desjardins, 8 avril 1884, p. 473.

(13) Au Québec, les chemins de fer Intercolonial, Grand Tronc, Ontario et Québec, Canadian Pacific et Rive Nord furent touchés par cette déclaration d'intérêt national.

(14) Débats de l'Assemblée législative. Op.cit., p. 112.

du Canada disposait d'un privilège lui permettant de préserver et d'imposer les objectifs de sa politique ferroviaire, en se hissant au-dessus des rivalités régionales et des intérêts particuliers des provinces pour avantager le développement continental de la nation.

Dans le dessein d'approfondir la troisième hypothèse de travail de la thèse et d'évoquer concrètement la souveraineté partielle du Québec dans le secteur ferroviaire, il faut maintenant procéder à l'étape de la vérification des faits.

La distribution géographique de l'ingérence fédérale au Québec dans le transport ferroviaire

L'hypothèse de travail **H3** propose que les prescriptions de la *Loi constitutionnelle de 1867* ont favorisé l'ingérence de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises, afin d'établir son pouvoir sur l'espace canadien aux fins de réaliser son projet géopolitique. L'étude du degré d'immixtion du Parlement canadien sera analysée en tablant sur la distribution spatiale ainsi que sur les variations décennales du recours au pouvoir déclaratoire et à l'intégration des chemins de fer dits québécois aux activités des compagnies ferroviaires de nature fédérale.

En relation avec les constatations relevées dans cette section, il sera proposé postérieurement que l'intervention fédérale a contré l'autonomie québécoise en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, par la réduction de l'intégrité et du contrôle qu'il détient sur son espace.

L'approche retenue permet une analyse géographique des répercussions qu'a eu le paragraphe 92(10) sur la souveraineté et le paysage québécois. Tandis que la *Loi constitutionnelle de 1867* stipule que les États fédérés détiennent des pouvoirs importants en matière de transport ferroviaire, qu'en est-il concrètement? La présente section sera l'occasion d'exposer par le biais de la cartographie cette réalité, d'identifier les régions affectées, ainsi que les temps forts ayant entamé la puissance du Québec dans le transport sur rail.

Analyse des données suivants leurs distributions géographiques

L'opération identification de l'ingérence fédérale consista tout d'abord à répertorier (Annexe E) l'ensemble des entreprises de chemins de fer créées en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale, au cours de la période s'échelonnant de 1867 à 1975 (depuis aucune charte ferroviaire n'a été

émise). Cette compilation fut facilitée par la consultation de l'*Index des lois à caractère privé du Québec 1867-1975* (15).

L'analyse et les comparaisons interdécennales furent effectuées en tenant compte de deux indicateurs extrêmes, l'année d'émission de la charte québécoise et l'année du transfert de juridiction.

L'année d'émission de la charte étant un repère temporel sûr et officiel, c'est cet indicateur, et non le début des opérations d'une entreprise qui servit à identifier le commencement de l'existence d'un ouvrage ferroviaire. Par ailleurs, l'année du transfert de juridiction réfère au moment où une voie ferrée a été déclarée à l'avantage général du Canada ou qu'elle fut intégrée à la structure d'une compagnie sous juridiction fédérale. Cette information a été recueillie grâce aux renseignements contenus dans le livre de Andrée Lajoie et de l'Index des lois à caractère privé du Québec 1867-1975.

Quant à la longueur des voies imparties à chaque tronçon, elle a été établie en fonction de la situation prévalant au 30 décembre de chaque fin de période décennale, suivant les données compilées dans les rapports annuels du ministère des Travaux publics (16).

Il est à noter, qu'aux fins de l'analyse, les chartes qui sont demeurées des projets non concrétisés sont présentées à la fin de l'annexe E. Elles ont été mises à contribution pour dresser un profil de l'usage du pouvoir déclaratoire pour contrer la souveraineté ferroviaire québécoise. Toutefois, pour des motifs évidents, elles n'ont pas été incorporées au volet transfert kilométrique qui a servi à dresser la distribution spatiale et l'évolution chronologique de la souveraineté partielle.

Le pouvoir déclaratoire versus la souveraineté québécoise

Le Parlement du Québec possède le pouvoir constitutionnel de donner une existence juridique aux compagnies dont les activités sont localisées au sein de l'espace géographique de l'État

---

(15) QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privé du Québec 1867-1975.

(16) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics. Rapports annuels des années 1881, 1891, 1901, 1911, 1921, 1961.

fédéré [17]. C'est en vertu de cette compétence, conjuguée avec la juridiction sur le transport ferroviaire local, que 193 entreprises furent constituées sous sa gouverne entre 1867 et 1990.

La professeure Lajoie relève qu'entre 1867 et 1961, le Parlement fédéral utilisa à 470 reprises son pouvoir déclaratoire [18]. De ce nombre, 399 (84,9%) de ces proclamations s'appliquaient à des chemins de fer constitués en vertu de chartes provinciales, dont 107 (26,8%) étaient issues de l'Assemblée nationale. Le tableau 7.1 démontre qu'entre 1867 et 1920, le pouvoir déclaratoire fut invoqué à 102 reprises (95,3%). Au cours des périodes subséquentes, il ne fut appelé pour des ouvrages ferroviaires que cinq fois de 1921 à 1960 et jamais entre 1961 et 1990.

Tableau 7.1: LES CHARTES FERROVIAIRES ÉMISES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE VERSUS L'UTILISATION DU POUVOIR DÉCLARATOIRE PAR LE PARLEMENT CANADIEN (1867-1990)

Années	Nombre de chartes (F_q)	Pouvoir déclaratoire (F_c)	T_f
1867-1880	34	10	(29,4%)
1881-1890	56	25	(44,6%)
1891-1900	18	28	(156%)
1901-1910	36	30	(83,3%)
1911-1920	29	9	(31%)
1921-1960	17	5	(29,4%)
1961-1990	3	0	(0%)
Total	**193**	**107**	**(55,4%)**

Sources: LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement. pp. 123-151.
QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privé du Québec: 1867-1975.

Aux fins de l'étude, une formule a été conçue pour mesurer cette réalité. Elle permet d'estimer, au moyen d'un ratio, les transferts nets effectués en faveur des institutions fédérales:

$$T_f = F_c/F_q$$

où: T_f: Ratio annuel moyen de transfert des voies ferrées sous juridiction québécoise en faveur du Parlement canadien.

F_c: Nombre d'ouvrages, sous juridiction québécoise, déclarés être à l'avantage général du Canada.

F_q: Nombre de chartes québécoises émises par l'Assemblée nationale.

---

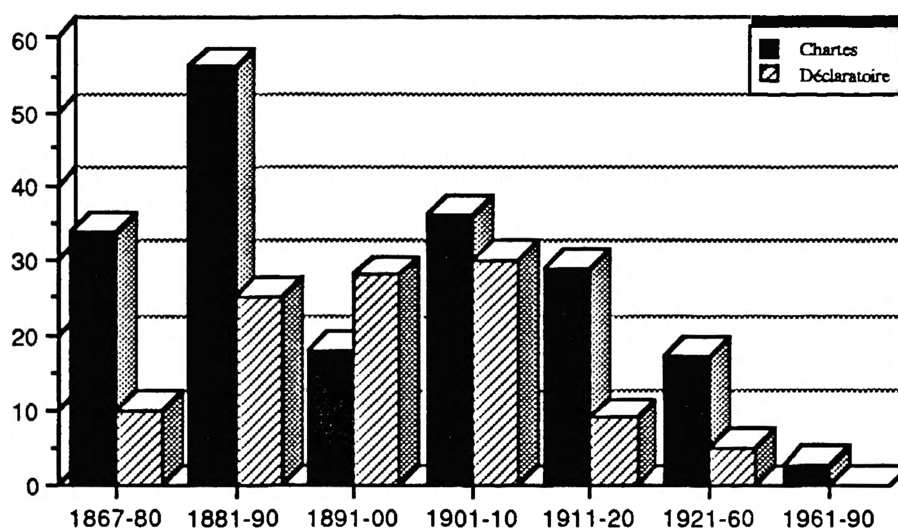
(17) Loi constitutionnelle de 1867, article 92(11).

(18) LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement: Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada. pp. 123-151.

Le tableau 7.1 révèle que 55,4%, des chartes émises par l'Assemblée nationale, ayant pour objet de constituer des compagnies de transport ferroviaire, furent contrebalancées par une action déclaratoire du Parlement canadien. Il est à signaler que l'ensemble de ces entreprises, légalement créées, devaient exercer des activités ferroviaires se limitant à l'aire d'exercice de la souveraineté du Parlement du Québec. Leur statut fut établi en conformité avec les prescriptions constitutionnelles donnant à l'Assemblée législative des pouvoirs exclusifs sur les chemins de fer ne débordant pas son territoire. Toutefois, entre 1867 et 1910, le gouvernement fédéral invoqua à 93 reprises l'article 92(10) c) afin d'établir sa compétence quasi intégrale sur les chemins de fer canadiens, nonobstant leur attache juridictionnelle.

Durant la période 1891-1900, l'on relève un pourcentage surprenant, soit 156%. Ce résultat trouve son origine dans une conséquence logique des pouvoirs considérables impartis à l'autorité centrale. Pendant ces années, le Parlement fédéral prit l'initiative, par le recours au pouvoir déclaratoire, de constituer avant l'Assemblée législative du Québec, certains chemins de fer relevant théoriquement de la compétence de ce dernier.

Figure 7.1: CHARTES QUÉBÉCOISES ET POUVOIR DÉCLARATOIRE, 1867-1990



Sources: Annexes E et F.

La figure 7.1 illustre clairement que l'apogée et le déclin du recours au pouvoir déclaratoire concordent parfaitement avec les cycles ayant marqué l'histoire du transport ferroviaire au Québec. Il est évident qu'il existe une corrélation entre la croissance de la longueur des voies ferrées en territoire québécois et le nombre d'ouvrages ayant été déclarés d'intérêt national. La période la plus florissante de l'empiétement fédéral sur la souveraineté québécoise s'étend de

1867 à 1920, alors que le déclin quantitatif du recours à ce pouvoir discrétionnaire s'amorça dès 1921 avec la fin de l'âge d'or du chemin de fer.

Bien que ce rapport mathématique aide à dénombrer les ouvrages ferroviaires ayant connu un tel sort, le caractère nominal de ces extrants annihile l'ordre de grandeur des tronçons et des régions affectées. De plus, il ne fait pas de différence entre les chartes ayant abouti à la construction de chemins de fer et celles qui sont demeurées des projets non concrétisés, tout en ne tenant compte que des ouvrages ayant été soumis à la compétence fédérale par le biais du pouvoir déclaratoire.

Les ambitions de plusieurs promoteurs ferroviaires eurent une destinée qui se limita à l'existence juridique de leur entreprise. En se référant à l'annexe E, l'on constate que de nombreux projets, soit 115 sur une possibilité de 193 (59,6%), n'aboutirent jamais faute d'assises financières suffisantes ou de prévisions prévoyant des opérations peu rentables économiquement.

Par ailleurs, la présence de barrières géographiques qui rendent particulièrement ambitieux l'accès à des contrées jusque-là demeurées fermées, aux moyens techniques traditionnels de transport, handicapa la réalisation de certaines entreprises alors jugées utopiques à la fin du XIXe siècle, de même qu'au début du XXe siècle. Les régions des Laurentides, de l'Abitibi et du Témiscamingue, sont ces territoires qui furent les points de mire successifs de ces projets grandioses, inspirés par la mystique colonisatrice du nord (figure V). Ils devaient favoriser l'intégration géographique de ces territoires au Québec de base, appuyer l'ouverture de nouveaux fronts pionniers] --ni plus ni moins, la version géopolitique québécoise de l'ouverture à la colonisation de l'ouest étatsunien-- [tout en octroyant un accès aux richesses des régions nordiques sublimées par des missionnaires-colonisateurs comme Antoine Labelle (1834-1891).

Sachant que l'achat, par des entreprises fédérales, de voies québécoises a permis de soustraire un grand nombre de ces ouvrages au pouvoir de l'Assemblée nationale, tel que l'atteste le tableau 7.1, il est évident que ce puissant processus d'assimilation des compagnies ferroviaires québécoises à des entreprises pan-canadiennes, doit être pris en considération. C'est pourquoi il faut maintenant analyser quantitativement, par le biais du transfert kilométrique, les effets qu'ont eu les pouvoirs constitutionnels de l'État fédéral sur la souveraineté ferroviaire du Québec.

Transfert kilométrique des voies ferrées québécoises en faveur de l'État fédéral

Afin de pallier aux attributs équivoques du premier indicateur, un second ratio a été retenu. Son atout dominant est de favoriser une analogie géographique et temporelle des régions associées à l'immixition de l'État fédéral. Il permet de mesurer, pour la période 1867 à 1990, sur une base

régionale, les transferts globaux en faveur de l'État fédéral, des ouvrages ferroviaires ayant été constitués en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale.

Dans le but d'obtenir des données désagrégées de l'interférence fédérale sur le territoire québécois, les extrants ont dû être ventilés par phase et par région. Pour dresser un bilan plus détaillé du phénomène, il devenait nécessaire de répartir ces informations entre sept grandes périodes identiques à celles utilisées dans le tableau 7.1. Le dessein de cet exercice est de mieux isoler les phases les plus fertiles en transfert. Voici cette formule:

$$T_k = R_a/R_b$$

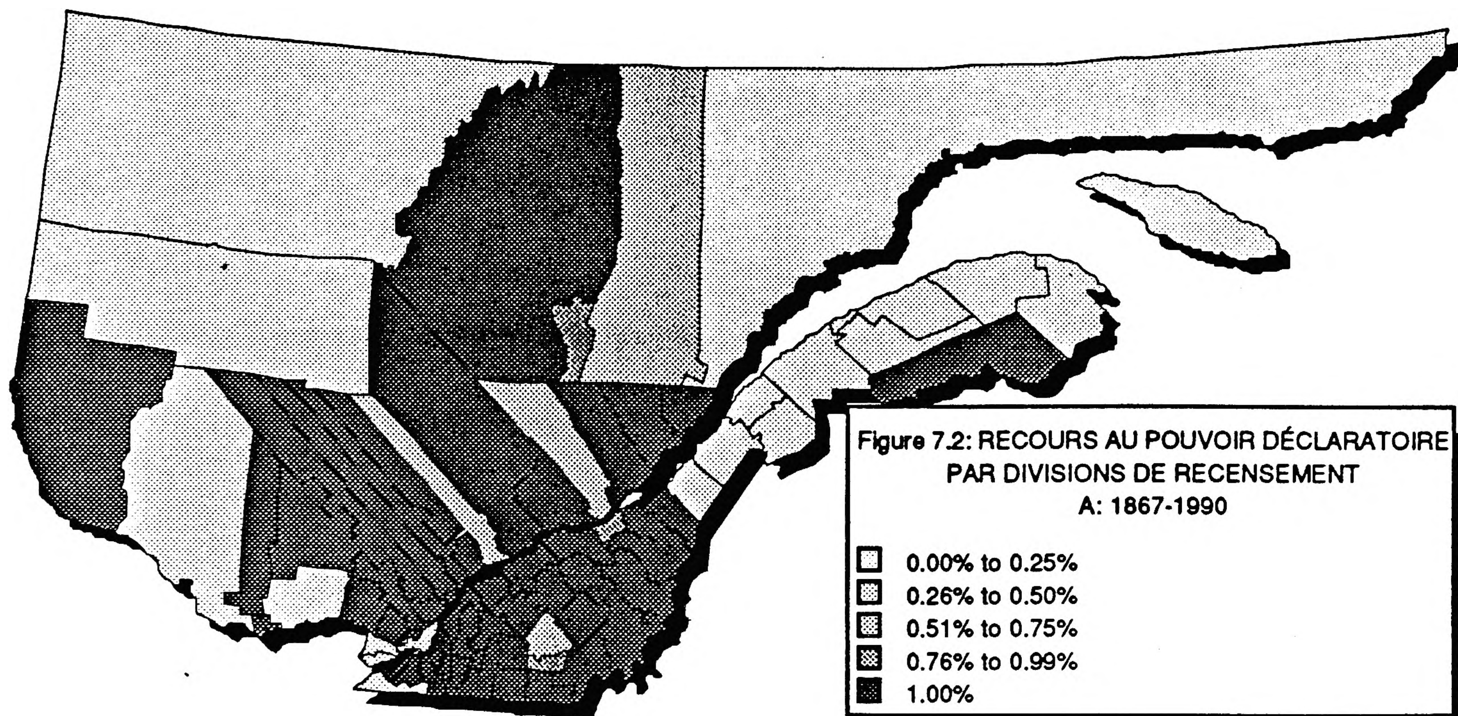
où: T_k: Pourcentage de variation régionale du transfert kilométrique des voies ferrées sous juridiction québécoise en faveur du gouvernement du Canada.

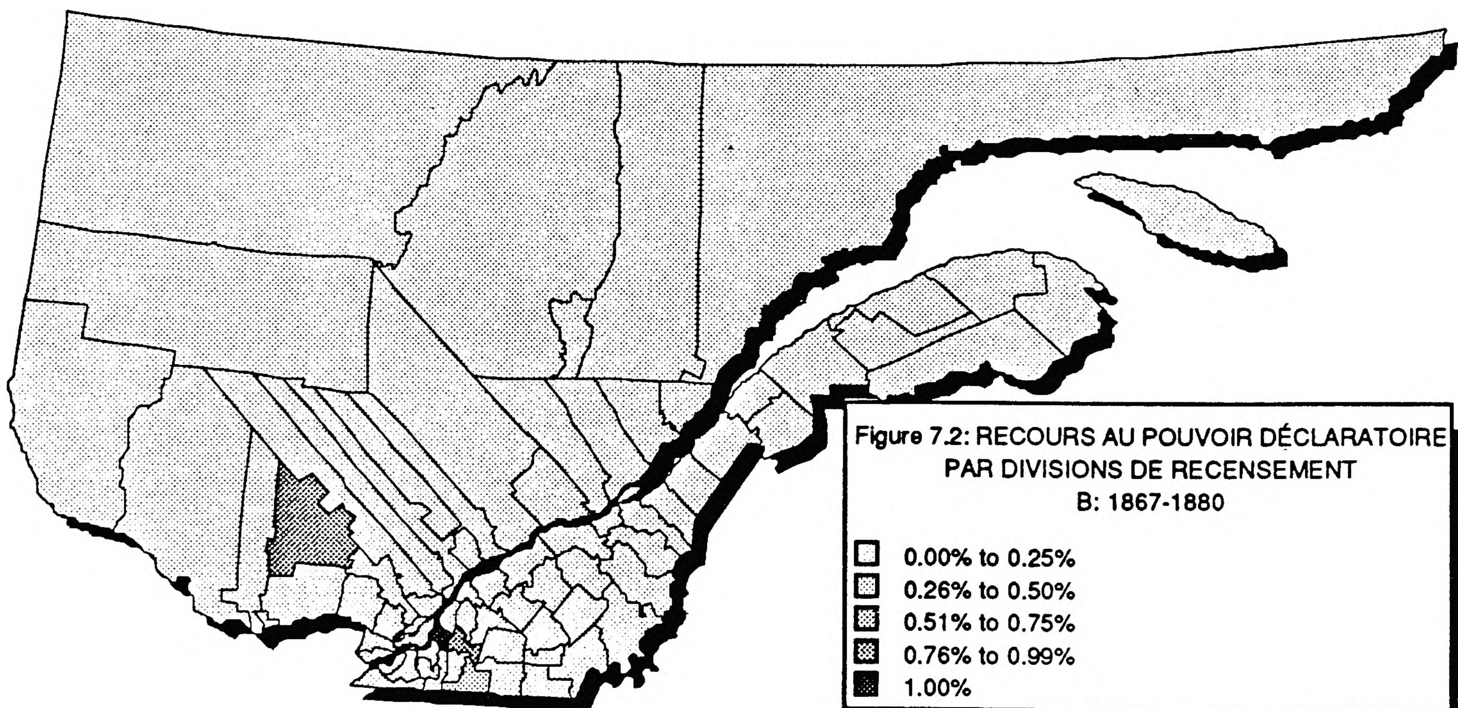
R_a: Kilomètres de voies ferrées sous juridiction québécoise non soumis à la compétence du Parlement canadien, dans la région et la période de référence.

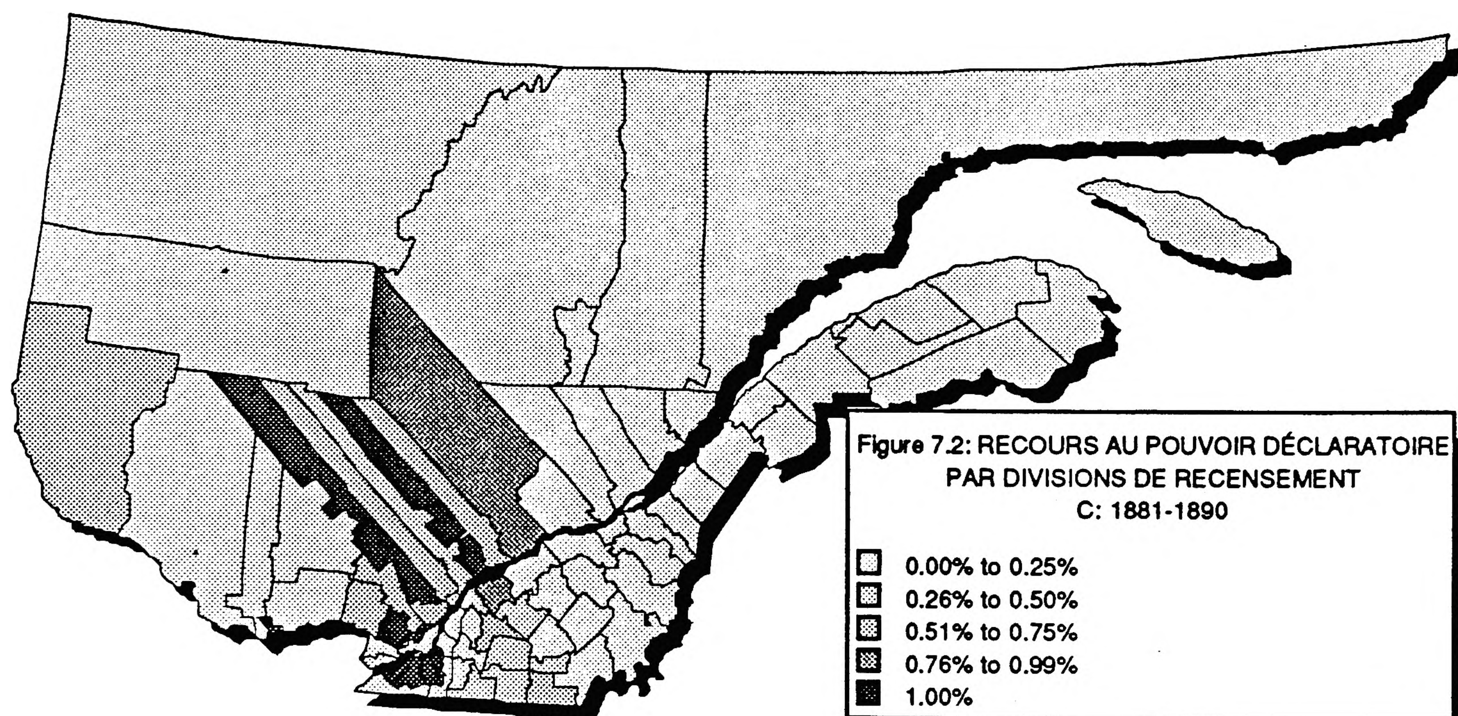
R_b: Kilomètres de voies ferrées sous juridiction québécoise soumis à la compétence du Parlement canadien, dans la région et la période de référence.

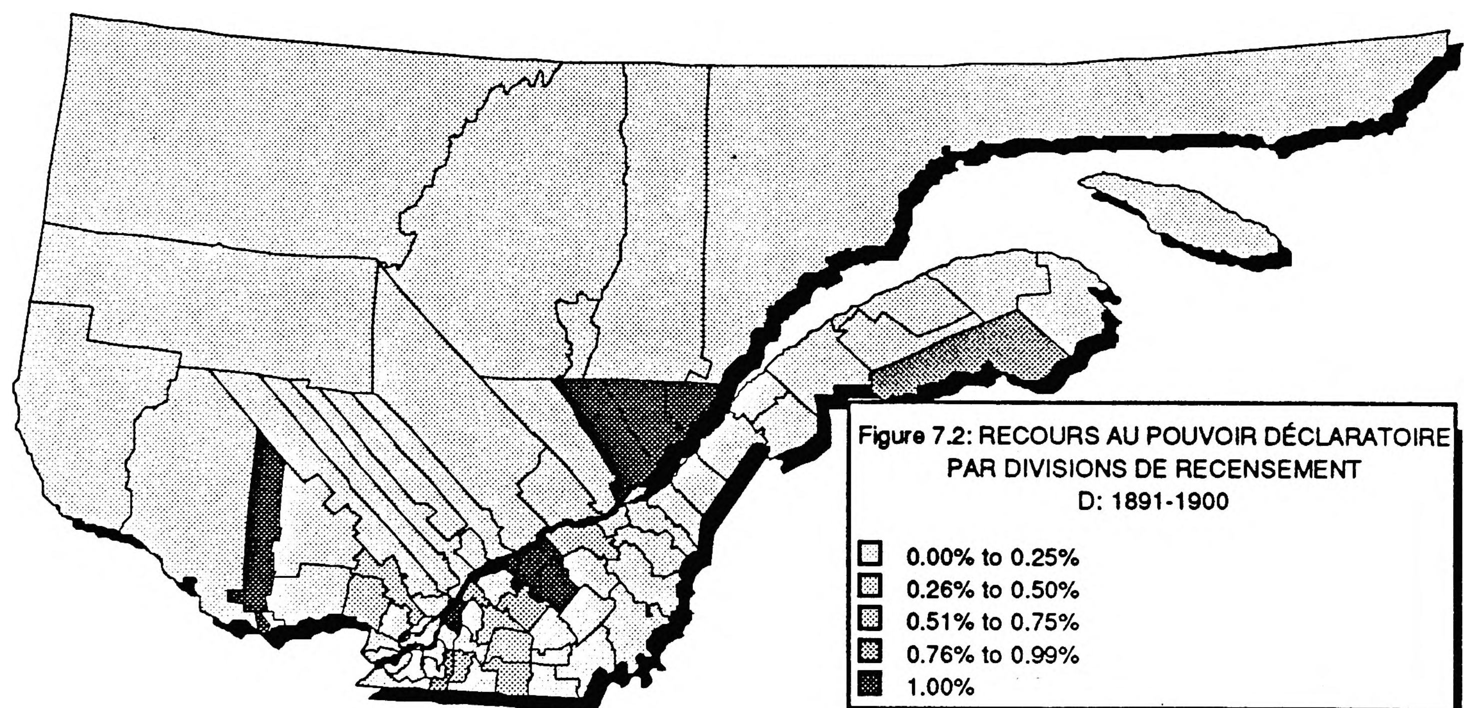
Les figures 7.2 sont la résultante des regroupements régionaux et temporels effectués à partir des informations contenues à l'annexe F. Les données traitées obtenues prennent la forme de pourcentages. Leur principal attribut est de contribuer à dresser un profil comparatif, interrégional et chronologique, facilitant la régularité de l'étude du bilan québécois et l'étude géopolitique de la souveraineté partielle.

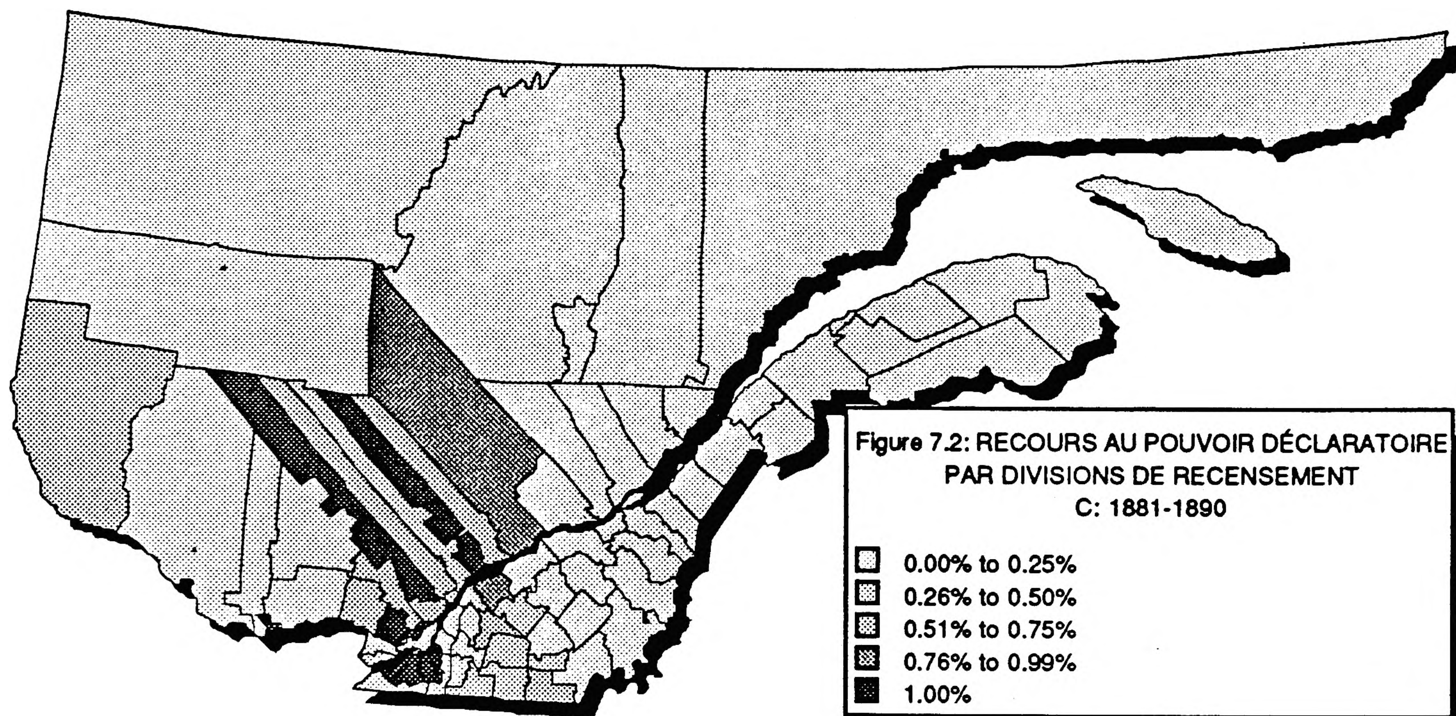
Les prescriptions de l'article 92(10) ont contribué au transfert massif des ouvrages assujettis à la compétence du Parlement du Québec. Comme l'indique clairement les chiffres de l'annexe F, en trois décennies (1881 à 1910), 61% des lignes dites québécoises ont été assimilées aux activités des deux grands réseaux nationaux, ce qui contribua à affermir la souveraineté partielle du Québec dans ce secteur.

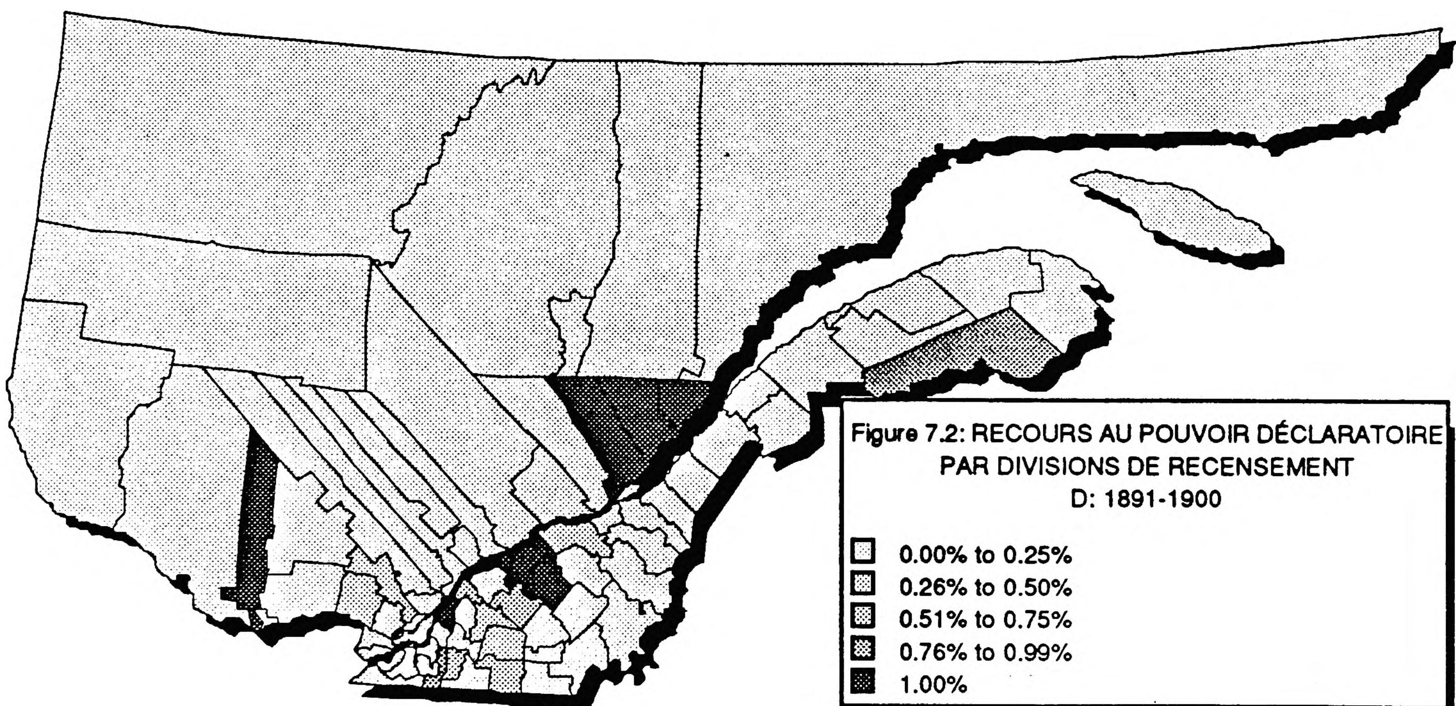

Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
A: 1867-1990
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
B: 1867-1880
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
C: 1881-1890
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
D: 1891-1900
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
C: 1881-1890
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 7.2: RECOURS AU POUVOIR DÉCLARATOIRE
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
D: 1891-1900
0.00% to 0.25%
0.26% to 0.50%
0.51% to 0.75%
0.76% to 0.99%
1.00%
Echelle 1: 8 300 000

L'étude de la figure 7.2a et de l'annexe F démontre que, dans cinquante divisions de recensement sur 76 (65,8%), les transferts globaux en faveur de l'État canadien ont été absolus (100%). Par ailleurs, quinze régions n'ont pas eu de projets concrétisés détenant une charte québécoise, alors que dans onze divisions, le taux s'échelonne de 7 à 90%, pour une moyenne générale de transfert de 75% pour la période 1867-1990. Depuis 1960, aucune modification de juridiction n'a été réalisée au Québec, le dernier étant celui du petit chemin de fer Arnaud situé sur la Côte-Nord. Cette situation n'est guère étonnante, sachant que l'essor accéléré du réseau ferroviaire québécois était déjà à cette date chose du passé.

Ces données agrégées donnent un aperçu global et esquissé de la situation ayant prévalu sur une période de 123 ans. Toutefois, les temps forts de l'évolution de la dimension souveraineté partielle ne transcendent guère de cet exposé sommaire: c'est pourquoi il s'avère nécessaire de disséquer ce processus phase par phase.

a. La période 1867-1880

Au cours de la phase 1867-1880 (figure 7.2b), le taux de transfert fut faible (4%). Il s'est limité aux entreprises ferroviaires localisées dans la grande région de Montréal, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans les divisions de recensement de Chambly (100%), Missisquoi (42%), Rouville (77%), Shefford (22%) et, à une seule exception, sur la rive nord dans Labelle (79%).

Le comté de Chambly qui accueillit le premier chemin de fer en terre québécoise, est un bel exemple de ces premières contrées qui contractèrent la “fièvre ferroviaire” qui contamina par la suite la plupart des régions du Québec.

En 1880, le réseau ferroviaire québécois se concentrait sur la rive sud de Montréal (Annexe D). Les quelques tronçons existant s'inséraient dans un réseau qui favorisait les échanges commerciaux entre Montréal et les grands ports de la côte est étatsunienne (p. ex. Portland au Maine).

Ces voies avaient une fonction continentale puisqu'elles contribuaient “à acheminer le trafic ferroviaire transitant entre les grandes régions économiques du continent nord-américain” [19]. Quant aux fonctions régionale et locale de ces lignes, elles se limitaient généralement à

---

(19) QUÉBEC. Ministère des Transports (1985) Mémoire présenté à la Commission canadienne des transports dans le cadre de l'enquête sur les embranchements ferroviaires. p. 9.

occasionner des effets à la périphérie immédiate de ces tronçons. Il n'entrait pas dans la mission des propriétaires ferroviaires d'utiliser leurs chemins de fer pour générer des retombées économiques dans les régions traversées. Leur objectif, plus mercantile que philanthropique, les incitait à relier de grands centres nodaux en raison des revenus plus appréciables qu'engendrent les échanges entre ces marchés.

La prédominance de la fonction continentale sur la fonction régionale est le germe du transfert massif de juridiction qu'ont dû subir ces lignes dès la décennie 1871. Ce mouvement, qui débuta au milieu du XIXe siècle, fut fortifié par l'avènement de la fédération canadienne. En raison du noyau ferroviaire déjà présent en 1867, la région de Montréal fut consacrée plaque-tournante des échanges est-ouest. Tout en obtenant cette vocation continentale, l'intervention de l'État fédéral se fit de plus en plus massive dans le secteur ferroviaire.

b. La période 1881-1890

La décennie subséquente est le théâtre d'une expansion rapide du réseau ferroviaire au Québec et au Canada. Alors qu'en 1880 le nombre de kilomètres de voies ferrées s'établissait au Canada à 11 575 km, dix ans plus tard il s'élevait à 21 160 km, soit une croissance de 82,8% [20].

Toutefois, les dispositions de l'article 92(10) commençaient à mettre en péril la souveraineté ferroviaire du Québec. Vingt-cinq pour cent des ouvrages construits en vertu d'une charte québécoise furent touchés par un transfert de juridiction durant cette période.

L'analyse de la distribution spatiale révèle que la région sud de Montréal était toujours la première visée par ces transformations (figure 7.2c). Toutefois, des territoires récemment ouverts à la colonisation et dotés de voies stratégiques, en harmonie avec le développement de l'espace canadien, furent rapidement intégrés au réseau continental. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et ses embranchements, localisés au nord du fleuve Saint-Laurent, appuyèrent le développement économique régional des contrées traversées. En 1882, l'achat de cette société d'état québécoise par le Canadian Pacific, stimula, comme l'a relevé l'historien Young, une meilleure imbrication du Québec au sein de l'union économique canadienne.

La rive nord de Montréal (61%) et la Mauricie (45%), toutes deux situées dans l'hinterland de la métropole québécoise, furent les régions les plus touchées par ce processus d'assimilation

---

(20) LEGGET, Robert (1988) Railways of Canada. p. 232.

constitutionnelle, tandis que des ouvrages localisés dans des zones éloignées de l'aire d'influence de Montréal étaient peu ou point affectés par le transfert de compétence.

Cette dernière constatation permet de concevoir que les voies ne s'inscrivant pas dans les sphères prioritaires de développement immédiat du réseau pan-canadien, étaient ignorées par l'État fédéral et les entreprises ferroviaires transcontinentales. Elles étaient alors laissées sous la juridiction québécoise. A cet effet, la représentation spatiale des transferts pour la période 1867-1960 démontre que le recours au pouvoir déclaratoire toucha en premier lieu les régions centrales ainsi que les régions ressources satellites (figure 7.2a), car celles-ci, en raison de facteurs géopolitiques (p. ex. la présence d'une population importante), furent les premières à être desservies par des lignes ferroviaires reliées aux grands réseaux pan-canadiens.

c. La période 1891-1900

La pointe des transferts de juridiction est atteinte au cours des années 1891-1900 alors que 19% des ouvrages ferroviaires furent soumis à la compétence fédérale. Au début du XXe siècle, presque la moitié (48%) du kilométrage des chemins de fer constitués depuis 1867, sous une loi québécoise, avait été transférés sous les pouvoirs de l'État canadien.

La souveraineté partielle du Québec qui s'était concentrée jusque-là à l'hinterland de Montréal, gagna l'est de la région de Québec (figure 7.2d). Les tronçons des divisions de Bonaventure (77%), de Montmorency 1 (100%) et de Charlevoix (100%), lesquels s'insérèrent plus tard dans la trame de développement des activités du Canadian National, étaient désormais affectés par ce mouvement.

En parallèle, le transfert de compétences des principaux chemins de fer établis dans les divisions de recensement du triangle Montréal-Nicolet-Sherbrooke se poursuivait à un rythme soutenu. Cette évolution correspondait à la polarisation des activités ferroviaires entre deux grands groupes: le Canadian Pacific et le noyau d'entreprises qui donnèrent naissance à CN Rail (Annexes D et E) (21). Cette tendance aida à la prise de contrôle de plusieurs petites entreprises

---

(21) Au cours de la Grande guerre (1914-1918), plusieurs compagnies ferroviaires commencèrent à éprouver de sérieux ennuis financiers en raison d'un essor trop rapide de leurs activités. Afin de sauver les actifs de ces entreprises stratégiques pour le développement de la fédération, le Parlement central créa en 1918 la Canadian National Railways. La nouvelle société d'État intégra progressivement le Canadien Nord, l'Intercolonial, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique et le National Transcontinental.

indépendantes qui contribuèrent à structurer le volet québécois, pièce maîtresse des deux réseaux pan-canadiens en émergence.

d. La période 1901-1910

Au début du XXe siècle, la période d'expansion du réseau ferroviaire avait atteint son apogée. La période 1901-1910, s'avère encore active avec 17% de transferts. Néanmoins, c'est le début d'une nouvelle ère, où ce processus s'effectuera d'une manière de plus en plus irrégulière et délimitée à certains micro-secteurs du Québec.

Les entreprises ferroviaires ayant complété leur réseau procèdent à des ramifications intermittentes afin de consolider et bonifier l'efficacité de leurs services régionaux (figure 7.2e).

Les comtés de Beauce, Bellechasse, Dorchester, Mégantic et Montmagny, situés dans la grande région de Québec, ainsi que deux divisions de recensement de l'Estrie; Compton et Frontenac, furent particulièrement affectés avec un taux de transferts de 100% (à l'exception de 75% pour Mégantic). L'utilisation puis la location par bail emphytéotique de 999 ans (1912) du Québec Central au Canadian Pacific est à l'origine de cette nouvelle perte de souveraineté.

e. Les périodes 1911-1920 et 1921-1960

Durant ces décennies, les quelques centaines de kilomètres qui s'ajoutèrent au réseau ferroviaire québécois furent pour la plupart, soustraits aux prescriptions constitutionnelles, n'étant pas reliés à un autre État fédéré. Les chemins de fer Québec et du Lac St-Jean, Mines Rouyn (Témiscamingue), qui sont tous deux intégrés au réseau de CN Rail, et Arnaud (Côte-Nord) constituèrent les principales exceptions, en ayant influencé sur le transfert kilométrique qui se fixe à 9% pour les années 1911 à 1960 (figure 7.2f).

Cette situation procède du fait que les nouvelles constructions ne s'inscrivent pas dans les orientations de la politique ferroviaire fédérale. Reflet des transformations de l'économie québécoise, l'ensemble des chemins de fer conventionnels constitués au XXe siècle par l'Assemblée nationale sont destinés au transport des ressources minières. Ils ont été créés pour assurer une desserte économique entre un nombre de points nodaux restreints, établis dans la direction nord-sud. Les chemins de fer miniers nord-côtiers, le Cartier et de la Rivière Romaine, en sont des exemples contemporains.

En parallèle, le réseau québécois des tramways se développe jusqu'à la fin des années 1920. Quelques décennies plus tard le métro de Montréal est inauguré. L'ajout de chemins de fer à vocation urbaine, ouvrages généralement affranchis de la compétence fédérale, alliés à une diminution de nouveaux chemins de fer conventionnels susceptibles de subir un transfert juridictionnel, contribua à contrecarrer le mouvement enclenché au XIXe siècle.

Conclusion: Le transport ferroviaire: un instrument d'intervention géopolitique

La *Loi constitutionnelle de 1867* octroie aux États fédérés des pouvoirs importants quant aux ouvrages ferroviaires se bornant à leur dimension intraterritoriale. Cette compétence partagée devait permettre aux partenaires de la fédération de disposer d'une marge de manoeuvre pour agir sur leur territoire, en fonction de leurs objectifs internes de développement. C'est sous cet angle que fut interprété l'article 92(10) par le Comité de colonisation de l'Assemblée législative du Québec (1903) et la Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, présidés par Joseph Sirois et Newton Rowell (1940).

> Au point de vue de leur utilité immédiate, les chemins de fer se divisent naturellement en chemins fédéraux et en chemins provinciaux. Nous rangeons dans la première catégorie les réseaux qui, tout en desservant certaines parties de la province, sont essentiellement à l'avantage du Canada en général; nous rangeons dans la catégorie des chemins provinciaux **ceux qui sont susceptibles de procurer directement et par eux-mêmes le plus d'avantages à la province.** (22)

> A la province revenait aussi la haute main sur les ouvrages et les entreprises d'intérêt local. Toutefois, et **à titre d'exception**, les lignes internationales et interprovinciales de transport et de communication devenaient du ressort fédéral qui obtenait le droit de placer sous son autorité, en tout temps, tout ouvrage régional en le déclarant de l'intérêt général du Canada ou d'au moins deux provinces. (23)

Toutefois, il vient d'être prouvé empiriquement que cette compétence est plus théorique que concrète. Tel qu'anticipé dans la troisième hypothèse de travail (H3), il y a effectivement une ingérence massive de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires québécoises. Au point de vue législatif, il vient d'être démontré que la souveraineté du Québec dans ce secteur est devenue de plus en plus partielle au fil des ans.

---

(22) Débats de l'Assemblée législative. Amédée Robitaille, 21 avril 1903. pp. 448-449.

(23) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Canada: 1867-1939: Volume 1. p. 31.

Suivant l'histoire des relations constitutionnelles canadiennes et les faits antérieurement vérifiés, il est assuré que la souveraineté de l'État québécois, tout comme son contrôle sur l'intégrité territoriale, furent déniées par le recours réitéré au pouvoir déclaratoire. Le paragraphe 92(10) c) attribue à l'État fédéral un moyen omnipotent pour annihiler les pouvoirs des partenaires de la fédération dans le secteur ferroviaire.

Suivant le cadre conceptuel de recherche (figure 1.2), le Québec est une entité politique et géographique enchâssée dans l'environnement canadien. La configuration du réseau ferré et le transfert de juridiction, en faveur de l'État fédéral, contribua à l'intégration géopolitique et économique du Québec à l'union canadienne, tout en conditionnant artificiellement les échanges commerciaux est-ouest.

Dans une perspective de souveraineté intégrale, cette séparation des compétences s'avère incohérente et en antithèse avec les déterminantes géopolitiques québécoises. L'idéologie, la localisation des ressources naturelles et la proximité des marchés étatsuniens ont généralement avantagé un développement territorial et des échanges orientés dans l'axe nord-sud.

Au stade actuel de la recherche, il est donc admis de renchérir que la souveraineté partielle du Québec sur le transport sur rail a eu pour effet de restreindre ses interventions dans ce secteur, de même que dans les régions centrales et de ressources situées à proximité des frontières canadienne et étatsunienne (figures 7.2). Cela sachant que, même dans un domaine comme le transport ferroviaire urbain, qui relève pourtant entièrement de sa compétence pratiquement, l'État québécois ne possède que des pouvoirs incomplets.

> Il ne fait pas de doute, du point de vue des provinces, que les intentions avouées du gouvernement fédéral d'utiliser, dans le futur, le transport comme un outil de la politique économique, ne rencontrent pas nécessairement leurs propres intentions en la matière; il est facile de s'imaginer en effet que la liste des priorités du gouvernement central concernant ses projets d'infrastructures de transport ne saurait correspondre à celles des provinces, bien que chacune y retrouverait sans doute des éléments qui les satisfassent en partie. [...] le développement du Moyen-Nord québécois n'est sûrement pas une priorité pour les compagnies de chemin de fer au même titre qu'il l'est pour le gouvernement du Québec, qui y est “commis” depuis belle lurette déjà. (24)

Dans le contexte canadien, le chemin de fer fut, dès le milieu du XIXe siècle, un puissant instrument qui appuya le projet géopolitique canadien, c'est-à-dire l'occupation du territoire et le développement de l'axe est-ouest dans lequel s'inséraient les régions centrales du Québec. Il

---

(24) BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. pp. 335-336.

devait donner à la nouvelle fédération une justification et un appui à la concrétisation d'un espace politique et économique, géographiquement intégré. Complément de la *National Policy* (1879), la politique ferroviaire fédérale était appelée à servir d'assise pour appuyer une métamorphose économique en vue de faire du Canada "une grande nation" (25).

Dans l'intention de parvenir à ses désirs, l'État fédéral s'est activé, dès les premières décennies de la fédération, à instaurer sa puissance dans le secteur ferroviaire.

> Dans les programmes d'intégration au moyen desquels on a cherché à fusionner les intérêts économiques et politiques des diverses unités géographiques que l'on avait groupées pour former le Dominion du Canada, les chemins de fer étaient au premier rang. (26)

Il est permis de considérer que le Québec, comme d'autres membres de la fédération, s'empressa d'affirmer sa juridiction dans ce secteur, en raison de desseins idéologiques et géopolitiques spécifiques à ses appétences. Nonobstant les efforts financiers déployés, les projets géopolitiques du pouvoir fédéral eurent tôt fait d'handicaper son dynamisme ferroviaire qui devait appuyer l'aménagement de son territoire et le développement économique régional. Les chapitres suivants permettront d'examiner si ces affirmations s'avèrent fondées.

---

(25) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Op. cit., p. 53.

(26) CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Recommandations: Volume II. p. 211.

QUATRIEME PARTIE

La politique ferroviaire québécoise: De sa conception à ses extrants

INTRODUCTION

La dimension souveraineté partielle ayant été analysée, il est maintenant possible d'entreprendre la quatrième partie de la thèse. Dans les prochains chapitres, le processus décisionnel, rôle joué par le gouvernement du Québec, et l'application de la politique ferroviaire seront l'objet de la recherche. Coeur du modèle conceptuel de recherche (figure 1.3), ces deux éléments fondamentaux attireront l'attention du chercheur en fonction des hypothèses de travail préalablement élaborées.

L'aspect constitutif de cet exercice est d'en arriver à identifier et à analyser les moyens que s'est octroyés le gouvernement québécois pour intervenir à l'intérieur de son aire de souveraineté par le biais du transport sur rail, en fonction des demandes issues des forces sociétales. En tant qu'élément central d'où originent des transformations de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, le processus décisionnel ainsi que les extrants en émanant se doivent de subir une dissection minutieuse.

Dans un premier temps, les comptes publics ont été consultés afin de compiler les dépenses engagées par l'Administration québécoise dans le cadre de sa politique ferroviaire.

A la suite de cet exercice, l'ensemble des éléments et des acteurs, évoluant au sein de l'État québécois et qui ont composé la politique ferroviaire depuis la création de la Fédération canadienne seront présentés pour chacune des périodes de référence. Dans l'intention de mieux cerner les choix gouvernementaux, l'analyse du processus de décision et la politique ferroviaire seront replacées dans leur contexte géographique, historique et économique.

Finalement, les extrants issus de cette longue démarche politique et technocratique, c'est-à-dire les différentes facettes des programmes, seront présentés dans le dernier chapitre de chaque phase. Il en sera de même pour l'ensemble des structures gouvernementales ayant encadrées la politique ferroviaire québécoise.

CHAPITRE VIII

LES IMPLICATIONS FINANCIERES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1867-1990)

8.1 INTRODUCTION

Les crédits budgétaires, annuellement votés par le Parlement, sont une des assises auxquelles sont intimement liés l'existence et le dynamisme de toutes politiques publiques. La politique ferroviaire québécoise n'échappe pas à ce modèle, sachant que les équipements et la construction d'infrastructures de transport sur rail exigent des investissements colossaux.

L'étude de l'enveloppe budgétaire consacrée à ces activités s'avère le premier exercice auquel tout chercheur en analyse géographique des politiques gouvernementales doit s'arrêter. Ces renseignements, classés sur une base régionale, favorisent une meilleure compréhension de la portée et de la distribution géographique des deniers publics destinés à ce secteur depuis 1867. Il sera ainsi possible d'établir subséquemment si cette répartition a influencé le degré d'aménagement du territoire et de développement économique des divisions de recensement concernées.

Les données présentées dans ce chapitre sont offertes au lecteur sous une forme agrégée. L'étude détaillée, programme par programme, se fera au cours des prochains chapitres. L'objectif premier de cette section est d'exposer une vue d'ensemble des dépenses budgétaires ferroviaires consacrées par le gouvernement du Québec de 1867 à 1990.

Dans le dessein de limiter la thèse aux seuls programmes ayant engendré des effets tangibles sur l'organisation territoriale québécoise, seuls les crédits votés pour l'établissement

d'infrastructures de chemins de fer ont été retenus. Les sommes allouées par le gouvernement pour les ressources humaines (p. ex. fonctionnaires) et matérielles non ferroviaires (p. ex. automobiles) qui sont affectées à ce dossier, de même qu'aux projets qui ne sont jamais parvenus à maturation (p. ex: Ferchibal), ont été exclues. Il est à signaler que les investissements en équipements de chemins de fer effectués par les sociétés d'État québécoises (p. ex. Sidbec) et leurs filiales, dont la vocation première n'est pas d'être transporteur ferroviaire, ont subi un sort identique.

Ces coûts n'ont pas été comptabilisés, pour deux raisons évidentes: Premièrement, les documents budgétaires et les rapports annuels de ces entreprises ne permettent pas de désagréger les sommes qui pourraient être intégrées à la politique ferroviaire.

Deuxièmement, l'intention finale de la thèse étant de jauger les conséquences de la politique sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, il devenait douteux d'englober au budget global des fonds versés pour des biens qui ne sont pas susceptibles de générer des retombées régionales directes et d'ensemble.

Tel que déjà convenu, la répartition régionale des dépenses publiques a été réalisée suivant leur localisation géographique, toujours en fonction des divisions et des régions de recensement correspondant à chaque période de l'étude.

En rapport avec la troisième hypothèse de travail (H3), l'actuel chapitre est l'occasion de vérifier, par une sous-hypothèse, s'il existe une corrélation entre les ressources financières allouées à la politique ferroviaire (variable dépendante) et l'ingérence de l'État canadien dans les affaires ferroviaires québécoises (variable indépendante).

Posant que la première variable (V.D) est soumise à la seconde (V.I), il est à supposer que l'obtention de données inversement proportionnelles résultera en une corrélation négative forte et significative des liens existants entre ces éléments. L'analyse de cette présomption s'effectuera en tablant sur le fait, que depuis 1960, l'État fédéral n'est pas intervenu dans la compétence de l'Assemblée nationale.

Tel que souligné dans un chapitre antérieur, trois indicateurs ont été retenus afin de jauger les extrants monétaires gouvernementaux: 1) la part du budget du gouvernement affectée aux programmes ferroviaires; 2) la part des dépenses allouée à ces programmes par les ministères successivement responsables de ce dossier; 3) les dépenses *per capita* .

8.2 LES DÉPENSES PUBLIQUES FERROVIAIRES

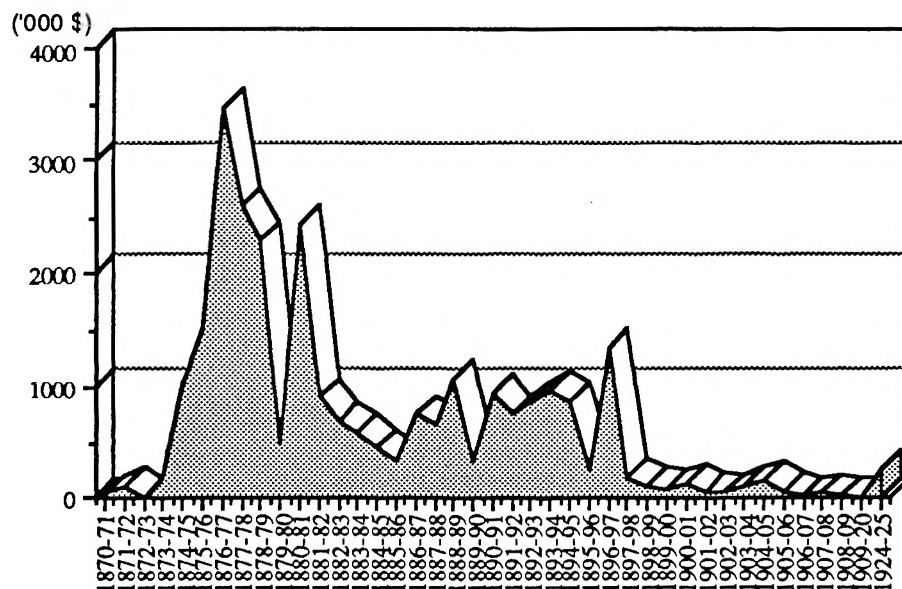
La part du budget gouvernemental affectée à la politique

L'analyse de la contribution gouvernementale à la politique ferroviaire se révèle un excellent indicateur de l'importance accordée à ce poste par les dirigeants québécois au fil des décennies. C'est pourquoi cette approche fut retenue.

L'âge d'or du rail: 1867-1920

De l'étude préliminaire de la figure 8.1, il apparaît que l'apogée de la politique ferroviaire pour la phase 1867-1920 fut atteint au cours de la décennie 1880, alors que le gouvernement octroya à plusieurs entreprises de chemins de fer plus de 18,7 M$. Dans un contexte d'organisation du territoire québécois, une injection massive de fonds publics contribua, entre 1875 et 1879, à orienter plus de quarante pour cent des dépenses du gouvernement vers ces projets.

Figure 8.1: ÉVOLUTION DES DÉPENSES FERROVIAIRES DU QUÉBEC, 1870-1930



Source: Annexe G.

La création du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental en 1875, fruit de la nationalisation des chemins de fer Rive nord et Colonisation du nord de Montréal, absorba 51% des deniers alloués dans le cadre de la politique gouvernementale. Le parachèvement du QMOO devint une priorité que s'était imposée le gouvernement pour soutenir l'essor de la rive nord du fleuve Saint-

Laurent, et annihiler les effets du sous-investissement de l'État fédéral dans ce secteur. A cet effet, le prochain chapitre abordera plus en détail les justifications de l'intervention massive du Québec dans le transport sur rail.

Sous un autre angle, l'étude des dépenses budgétaires suivant le *prorata* de la population, permet d'obtenir un ordre de grandeur relatif de l'importance qu'occupait la politique ferroviaire par rapport aux autres activités gouvernementales. Les comptes publics indiquent qu'au cours des années financières 1875-1876 et 1880-1881, les crédits alloués à la politique ferroviaire revenaient respectivement à 1,20$ et 1,81$ par citoyen. En contrepartie, les sommes octroyées au domaine de l'éducation durant ces deux périodes de référence ne s'élevaient qu'à 0,28$ par citoyen québécois, tandis que la santé n'en recevait que 0,16$ et 0,19$. Quant à l'agriculture, un domaine pourtant privilégié par le discours idéologique de l'époque, elle n'en récoltait que 0,04$ et 0,06$ (1).

Il est utile de rappeler qu'à cette époque, l'idéologie du gouvernement du Québec adhérait quasi parfaitement à celle que le capitalisme pur attribuait à l'État; soit de limiter son rôle à la gestion de la justice et des affaires courantes. Ce libéralisme coïncide avec la mainmise du pouvoir religieux sur les leviers de la vie sociale et culturelle du peuple québécois. Dans un tel contexte, il n'est pas étonnant de constater que la plupart des activités reliées à l'éducation, à la santé et à l'aide aux nécessiteux relevaient d'organisations privées à but non lucratif.

Les extrants gouvernementaux se bornaient généralement à la distribution discrétionnaire de subsides suivant les besoins. Toutefois, le Québec étant un pays en formation, il se devait d'investir ponctuellement pour doter son aire de souveraineté des équipements et services indispensables à son développement national, ce qui amena les élus à déroger à certains principes intrinsèques à la doctrine du laisser-faire économique.

> Malheureusement dans toute entreprise [le QMOO] de cette nature, surtout dans un nouveau pays comme le nôtre où les capitaux disponibles sont peu considérables, il était difficile de former une compagnie avec les moyens nécessaires pour la construction d'une ligne telle que celle que nous avions en vue, car le capital est sensitif et il est impossible de l'attirer dans une voie nouvelle où il y a des doutes sur l'avantage du placement. L'idée d'une ligne du côté nord du Saint-Laurent fit naître bien des projets sur lesquels il est inutile d'insister. Je me contenterai de dire que plusieurs compagnies se succédèrent les unes aux autres sans avoir réussi à mener cette entreprise à bonne fin. [...] Le gouvernement d'alors voyant le peu de succès qui avait jusqu'à cette époque couronné les efforts de l'entreprise privée et sentant que cette voie ferrée était devenue nécessaire pour les besoins de cette partie

---

(1) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. Calculé à partir des données fournies en page 26.

> de notre province qui est située entre Québec et Ottawa, se décida à la construire aux frais de la province. (2)

La transgression à cette philosophie économique fut de courte durée. L'expérience financière lamentable du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental favorisa l'adoption d'une attitude très conservatrice en matière de dépenses publiques. Par son envergure, le QMOO fut une initiative qui a été l'exception confirmant la règle de la non-intervention dans les affaires socio-économiques par le gouvernement québécois, et ce, pour plusieurs années.

Les différents programmes d'aide aux chemins de fer furent la résultante concrète des espoirs placés par les forces sociétales dans le développement économique du Québec, par le biais de la croissance du réseau ferroviaire québécois.

> A partir de la fin du dix-neuvième siècle, on peut souligner le contraste de l'histoire financière [du Québec] avec les périodes décennales de 1870 et 1880. Au cours de cette période, Québec porta beaucoup d'attention aux travaux qui semblaient nécessaires au développement du territoire qui borde le fleuve Saint-Laurent, et il s'ensuivit une politique positive d'aide aux chemins de fer. (3)

Les compagnies de chemins de fer Québec et du Lac St-Jean et Québec Central sont d'excellents exemples de projets majeurs devant appuyer l'ouverture et l'essor économique de nouvelles régions. Après le QMOO, ce sont ces deux entreprises qui reçurent le plus d'attention des élus québécois. Elles ont obtenu respectivement plus de 2,4 M$ et 1 M$ en subsides (Annexe E).

Ce même tableau (Annexe E) a le mérite de mettre en relation les sommes versées par le Trésor public québécois aux différentes compagnies ferroviaires et leur intégration progressive aux structures corporatives d'un des deux grands chemins de fer pan-canadien (4). L'interprétation originale de ces données démontre que c'est le Canadian Pacific qui bénéficia le plus des ouvrages subventionnés par le Québec. Les entreprises que la compagnie a acquises en sol québécois, ont touché 70,4% (19 134 369,17$) de ces octrois. Le Canadian National bénéficia, selon ce même principe, d'acquisitions de 7 833 765,84$ (28,8%), tandis que le montant résiduel de 206 786$ (moins d'un pour cent) alla à des entreprises ferroviaires régionales.

---

(2) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Shehyn, 6 mai 1884, pp. 962-963.

(3) BATES, Stewart (1939) Histoire financière des gouvernements canadiens. p. 151.

(4) Aux annexes E, G et H, l'écart constaté entre les sommes des subsides ferroviaires octroyés au cours de la période 1867-1925 est imputable au fait que certaines compagnies ayant reçues des sommes du gouvernement n'ont pu construire leurs ouvrages en raison d'une faillite.Ainsi, toutes les voies ferrées non construit ne furent pas comptabilisées dans la répartition spatiale des subsides, expliquant ainsi le déséquilibre relevé. Nonobstant, ces chiffres sont réputés fiables.

C'est dire que 99,2% des deniers québécois investis dans l'aide aux chemins de fer a servi au développement du réseau continental, contribuant ainsi à l'intégration du Québec à l'union économique canadienne et aux marchés nord-américains. L'étude subséquente des programmes et des intentions des forces sociétales permettra de vérifier si ce destin était conforme à leurs espérances.

Les sommes engagées pour des entreprises dont l'existence n'a jamais dépassé le statut de projets, ne furent pas inclues dans ce tout; néanmoins elles se chiffrent à 97 970,71$. L'importance relative de ces fonds improductifs est imputable en grande partie à la faillite du Québec, Saguenay et Chibougamau. En 1929, ce chemin de fer avait obtenu une charte du Parlement québécois lui donnant le droit de relier la ville de Québec à Chibougamau (Nord-du-Québec), en passant par Dolbeau au Lac-Saint-Jean. Au cours des années 1930, l'entreprise fit banqueroute sans avoir réalisé son mandat, ce qui entraîna une perte nette de 75 000$ pour le trésor québécois.

Lors de la seconde moitié du XIXe siècle, l'importance des investissements dans le secteur du transport ferroviaire fut inégale d'une décennie à une autre comme le démontre la figure 8.1. De 1874-1875 à 1896-1897, à l'exception de trois années, plus de 10% du budget total du gouvernement du Québec fut consacré aux chemins de fer. En antinomie, les périodes situées en amont et en aval mobilisèrent faiblement les énergies gouvernementales occupées à d'autres champs d'intérêts. Pendant ces trois décennies, l'effort du Québec a été gigantesque, nonobstant que ses revenus budgétaires étaient restreints à la perception de taxes directes, à la vente et au produit de l'exploitation forestière des terres publiques ainsi qu'aux transferts statutaires du gouvernement fédéral (5).

En 1869, soixante pour cent des revenus budgétaires du Québec provenaient des transferts de l'État canadien. Le produit tiré des terres de la couronne rapportait 24% tandis que les taxes directes et les revenus divers en constituaient seize pour cent (6). Toutefois, ces sources de financement n'étaient guère suffisantes pour concrétiser les priorités québécoises. Les prescriptions de la *Loi constitutionnelle de 1867* limitent sérieusement le pouvoir fiscal des États

---

(5) Les subsides fédéraux octroyés au *prorata* de la population constituèrent, jusqu'à la fin du XIXe siècle, une source importante de revenus pour contrebalancer la carence des entrées de fonds des États fédérés. La contribution du gouvernement du Canada s'établissait suivant le recensement de la population. Pour chaque citoyen résidant dans une province au moment du dénombrement décennal, chaque État fédéré recevait 0,80$.

(6) BATES, Stewart (1939) Op.cit., p. 153.

fédérés. Elles leur excluaient le privilège de prélever toutes taxes indirectes (p. ex. droits de douanes), compétence alors très lucrative qui était réservée exclusivement à l'autorité centrale. Au XIXe siècle, la capacité financière du Québec se comparait remarquablement à celui d'un gros gouvernement municipal contemporain.

Dans l'intention de mener à bien sa politique ferroviaire et de satisfaire les demandes issues des forces sociétales, le gouvernement dut élargir son assiette fiscale en prélevant de nouvelles taxes [7]. Une telle solution n'étant pas rentable au point de vue électoral et ne permettant point de combler la totalité des appétences du Québec, des emprunts sur les marchés financiers européens et nord-américains durent être effectués. Cette alternative engendra de sérieuses conséquences sur la dette, ce qui handicapa la santé financière du Québec pendant plusieurs années. Nonobstant ces séquelles, il faut souligner que l'emprunt de ces capitaux à des banques étatsuniennes et françaises, fut une des premières initiatives de l'État québécois sur l'échiquier international, laquelle favorisa même un rapprochement géopolitique avec la mère-patrie [8].

> [Le Québec] emprunte $4 millions à Londres en 1874, $3 millions à New-York en 1878 et $8 millions à Paris de 1880 à 1891. A partir de 1873, la politique ferroviaire introduit un déséquilibre budgétaire, qui jusqu'à la fin du siècle, pèse lourd dans la vie politique du Québec. [9]

La part consacrée au service de la dette augmenta radicalement dans la première moitié de la décennie 1870. Ce phénomène s'explique par le fait que les revenus n'ont pas progressé dans une proportion semblable à ceux des débits. Dès lors, l'endettement du gouvernement accaparait 23% de ses dépenses budgétaires, tandis qu'au début du XXe siècle ce poste en grevait un tiers en raison des emprunts temporaires et à long terme que l'État québécois réalisa en vue de soutenir sa coûteuse politique ferroviaire. Le tableau 8.1 démontre que les années où le gouvernement effectua ces opérations concordent avec les années les plus intenses des programmes d'aide aux chemins de fer.

---

(7) Au cours de l'année 1875, le trésorier de la province Joseph Gibb Robertson annonce à la Chambre qu'elle devra adopter trois lois afin de lui donner le pouvoir d'imposition une taxe sur la vente des permis d'alcool, une taxe aux compagnies d'assurances et certains frais administratifs imposés par les cours québécoises.

(8) HAMELIN, Jean (1968) Québec et le monde extérieur 1867-1967. pp. 14-15.

(9) HAMELIN, Jean et ROBY, Yves (1971) Histoire économique du Québec 1851-1896. p. 132.

TABLEAU 8.1 LES EMPRUNTS EFFECTUES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC POUR FINANCER LA POLITIQUE FERROVIAIRE (1874-1885)

Années	Emprunts à long terme	Emprunts temporaires
1874	3 893 333,34$	
1876	4 185 333,33$	
1878	3 000 000,00$	800 000,00$
1879		1 918 125,00$
1880	4 275 853,34$	1 050 000,00$
1881		500 000,00$
1882	3 499 833,33$	1 206 849,20$
1884		400 000,00$
1885		500 000,00$

Source: STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État. p. 63.

Progressivement, le Québec dut se tourner vers de nouveaux revenus autonomes dans l'intention de réduire ses déficits engendrés notamment par l'intérêt sur le capital devant être versé à ses créanciers. Dans ce contexte, un impôt sur les profits des compagnies est institué en 1882. Ces mesures ne résolurent pas entièrement la conjoncture financière du Québec, sachant que la part budgétaire du service de la dette augmentait et que la crise économique mondiale, qui s'étendit de 1873 à 1879, amplifia le déséquilibre existant entre les revenus et les dépenses.

Placés en relation avec l'allégeance politique des gouvernements qui se sont succédés pour veiller aux destinées de l'État québécois entre 1867 à 1910, il ressort que c'est sous le Parti conservateur, qui a assumé presque sans interruption pendant plus d'un quart de siècle la direction de la nation française d'Amérique, que les subsides ferroviaires furent les plus généreux (tableau 8.2).

A l'exception de l'ère Mercier (1887-1891) où la fièvre des chemins de fer connut une nouvelle vitalité, le Parti libéral n'a jamais été bienveillant envers la politique ferroviaire québécoise. Il est à supposer que ce sentiment était le reflet d'une réaction partisane mal camouflée envers une politique développée par des opposants politiques. Toutefois, des facteurs plus rationnels ont également guidé cette attitude.

TABLEAU 8.2: L'ALLEGEANCE POLITIQUE DES GOUVERNEMENTS ET LES SUBSIDES FERROVIAIRES (1867-1930)

Années financières	Allégeances politiques	Subsides alloués
1867-1878	Parti conservateur	8 960 200$ (32,9%)
1878-1880	Parti libéral	2 805 239$ (10,3%)
1880-1887	Parti conservateur	6 113 770$ (22,5%)
1887-1892	Parti libéral	3 788 928$ (13,9%)
1892-1896	Parti conservateur	2 930 588$ (10,8%)
1896-1930	Parti libéral	2 621 483$ (9,6%)
Total	**Parti conservateur** **Parti libéral**	**18 004 558$ (66,2%)** **9 215 650$ (33,8%)** **27 220 208$**

Source: Annexe G.

La fin des programmes d'aide coïncida avec l'élection du gouvernement libéral de Félix-Gabriel Marchand (1832-1900) qui entra en fonction en mai 1897. Tandis que sous le dernier gouvernement conservateur la part des dépenses en rapport avec le total des dépenses budgétaires octroyées à ce programme s'établissait à 22%, l'année suivante cette contribution décrue à 4%, alors qu'elle ne comptait plus que pour moins d'un pour cent en 1909-1910. L'historien Rumilly (1971) relève que, par ce geste, le nouveau Premier ministre avait une ambition première:

> [Il] voulait équilibrer le budget sans recourir aux augmentations d'impositions d'emprunts. Il refusa d'abord tous nouveaux subsides aux compagnies de chemins de fer. (10)

Dans la continuité des mesures de rationalisation entreprises par le gouvernement conservateur (1892-1896) de Louis-Olivier Taillon (1840-1923), les nouveaux élus souhaitaient assainir les finances du Québec par la fin des emprunts monétaires. Ces finances avaient été sérieusement affaiblies, lors de ces années particulièrement onéreuses pour le trésor public.

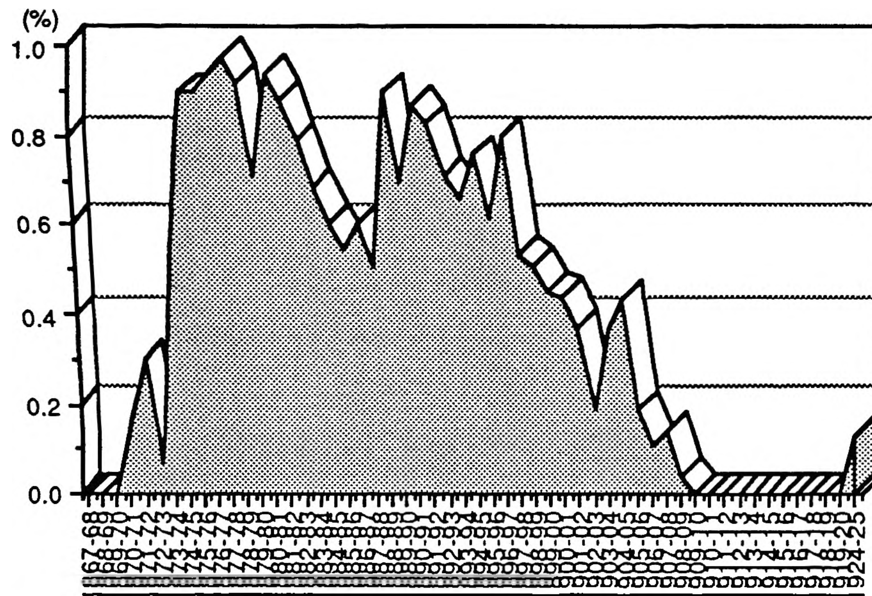
Durant la période 1870 à 1908, les crédits budgétaires du ministère des Travaux publics étaient destinés pour une large part au transport sur rail. Les priorités de dépenses de ce ministère en

---

(10) RUMILLY, Robert (1971) Histoire de la Province de Québec: Volume 9. p. 94.

font un véritable organisme dévoué à la cause ferroviaire, et ce, dès les premières années de la Fédération. A partir de cette époque et jusqu'en 1908, au moins dix pour cent du budget annuel de ce ministère était imparti à la construction de chemins de fer. En 1877-1878, au coeur de la période où la politique ferroviaire a atteint son paroxysme, 98% du budget alloué au ministère des Travaux publics était absorbé dans ce secteur (figure 8.2).

Figure 8.2: PART DES DÉPENSES FERROVIAIRES DANS LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS



Source: Annexe G.

Après 1911, le gouvernement du Québec, éprouvé par sa sombre expérience, ne versa que de façon sporadique des subsides aux entreprises ferroviaires. Dans la décennie 1920, le Canadian National obtint 250 000$ pour l'établissement, dans la région d'Abitibi, d'un embranchement reliant Rouyn à une jonction avec le chemin de fer Transcontinental localisée à proximité du village de Taschereau. Il se désengagea du secteur ferroviaire laissant une place prépondérante à l'État fédéral qui s'était ingéré progressivement dans son champ de compétence.

Dans le dessein de confirmer ou de rejeter la sous-hypothèse H_3 mettant en présence deux échelles à intervalles, un test de statistique inférentielle, le coefficient de corrélation de Pearson a été retenu. Il aide à découvrir le degré d'association existant entre les deux variables constituant l'hypothèse. Pour les années s'étalant de 1867 à 1910 le résultat du test s'établit à -0,60847 (11). Si le test est repris en excluant du calcul la phase 1901-1910 la donnée obtenue indique une

(11) Le seuil de signification est 0,05 et la valeur-critère est 0,95. Comme ro<rc, alors l'hypothèse nulle (H0) est acceptée.

relation presque parfaite -0,99924 entre ces deux variables (12). Il y a donc confirmation d'une corrélation négative évidente entre les dépenses budgétaires consacrées au transport sur rail et l'ingérence de l'État fédéral dans les affaires ferroviaires du Québec.

La distorsion entre ces deux chiffres (r_o) trouve sa justification dans une interprétation rationnelle. Il est vraisemblable de croire qu'une bonne part de la variation des résultats obtenus par l'ajout et le retrait des années 1900 est imputable aux nouveaux choix alors effectués par le gouvernement du Québec en matière de finances publiques.

Des facteurs exogènes à l'ingérence fédérale ont aussi motivé le désengagement québécois du transport ferroviaire. Devant de tels résultats, la sous-hypothèse H_3 est donc confirmée partiellement si l'on retient la période de référence 1867-1910 tandis que lorsque la décennie 1900 est retranchée du calcul, cette même hypothèse est entièrement acceptée.

La baisse dramatique des crédits budgétaires engagés dans le transport sur rail explique ce phénomène qui est imputable à la volonté des gouvernants de rembourser rapidement la dette afin de se prémunir de nouveaux déficits. Entre 1896-1897 et 1897-1899 le débit passa de 810,5 M$ à 187 M$ (13). Les chiffres tirés des comptes publics confirment cette tendance amorcée à la fin du XIXe siècle sachant que la dette publique a décru de 32,4% durant la décennie 1900 (14).

Dès cette période, les gouvernements qui se succédèrent à Québec se montrèrent très prudents dans leurs dépenses en limitant leurs débits et visant l'équilibre budgétaire. Ils adhéraient pleinement au libéralisme en réduisant, à leur seuil minimal, les activités gouvernementales -- idéologie économique qui fut fortifiée par l'aventure ferroviaire.

> Cette timidité dans la dépense est due en grande partie à l'expérience plus ou moins heureuse qu'il avait eue de 1875-1882 en construisant le chemin de fer Québec-Montréal-Ottawa. (15)

Dans la suite de la Révolution tranquille, le Québec inaugura, au début de la décennie 1970, une nouvelle politique des transports qui consacrait le rôle de cet instrument de développement. En

---

(12) Le seuil de signification est 0,05 et la valeur-critère est 0,997. Comme ro>rc, alors l'hypothèse nulle est rejetée.

(13) QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Débats de l'Assemblée législative 1897-1898. p. x.

(14) GOW, James (1986) Op.cit., p. 29.

(15) BELLEMARE, Jean-Guy (1947) Les principes de l'histoire financière du gouvernement de la province de Québec. p. 33.

comparaison à la position occupée par le transport ferroviaire dans les priorités budgétaires gouvernementales du XIXe siècle, la place appropriée par ce mode de déplacement est modeste et ne vise guère à combler des aspirations et des objectifs similaires.

La renaissance de la politique ferroviaire: 1971-1990

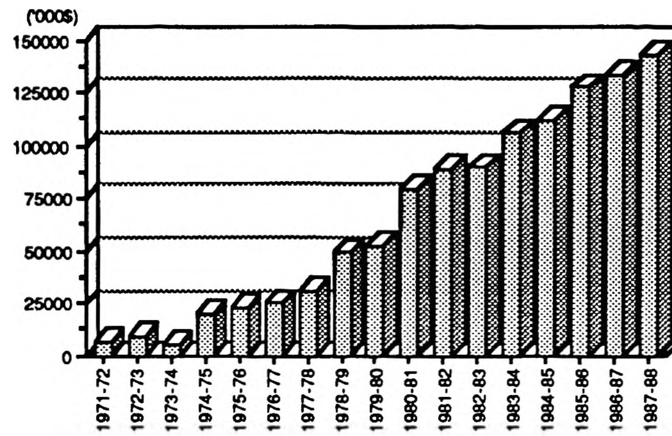
Tandis qu'au XIXe siècle la totalité des subsides votés par le Parlement étaient destinées au transport sur rail conventionnel, la situation est différente à la fin du XXe siècle alors que plus de 95% des deniers sont dévolus aux chemins de fer urbains, principalement pour le métro et les trains de banlieue desservant la région de Montréal.

Le transport ferroviaire, au cours des décennies 1970 et 1980, n'a jamais accaparé plus d'un pour cent des dépenses budgétaires malgré l'importance des sommes impliquées, ce qui est facilement justifiable. Depuis les années 1960, le gouvernement du Québec s'est conféré de nouveaux champs d'intervention --l'éducation et la santé en sont les deux meilleurs exemples-- ce qui eut pour conséquence d'accroître les dépenses publiques et de diluer les fonds octroyés au transport. Dans un tel contexte, les transports ne constituent plus une des rares primautés d'un gouvernement appuyant le libéralisme, mais plutôt un domaine prioritaire se situant parmi une multitude d'autres activités d'un gouvernement se voulant interventionniste. Devant ce nouveau contexte, il est indispensable de réduire la portée de l'analyse budgétaire à l'organisme responsable de ce secteur, soit le ministère des Transports et au calcul du *per capita*. Ce choix permet de mieux circonscrire l'évolution et la place consacrées au transport ferroviaire durant cette période.

La première d'une série de subventions octroyées par le ministère des Transports à la Communauté urbaine de Montréal, afin de participer à la réduction de la dette encourue pour la construction du métro, fut versée en 1971-1972. La première contribution gouvernementale s'est établie à 7,5 M$. Quinze ans plus tard, l'apport du gouvernement aux activités ferroviaires se chiffrait à plus de 133 M$, soit une croissance absolue de 1 673% (figure 8.3).

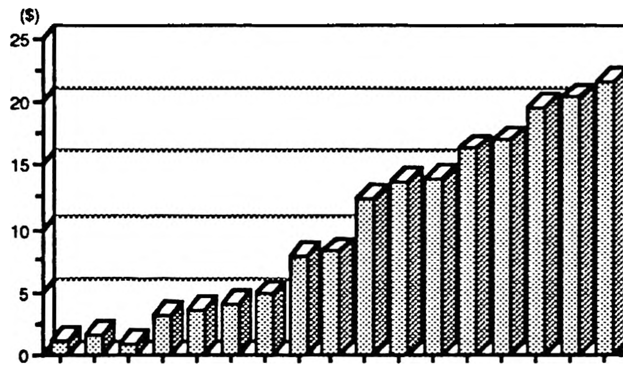
L'interprétation de ces dépenses, par le recours au *per capita*, enrichit la dimension privilégiée du transport ferroviaire pour le ministère des Transports (figure 8.4). Alors qu'au début de la décennie 1970 le gouvernement Bourassa consacrait 1,24$ par citoyen aux fins de ce mode, ce montant s'établissait à 21,44$ en 1987-1988. Cette croissance était la résultante de l'intérêt porté par le gouvernement du Parti québécois (1976-1985) envers le transport collectif soucieux de développer une alternative au transport routier.

Figure 8.3: DÉPENSES FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, 1971-1988



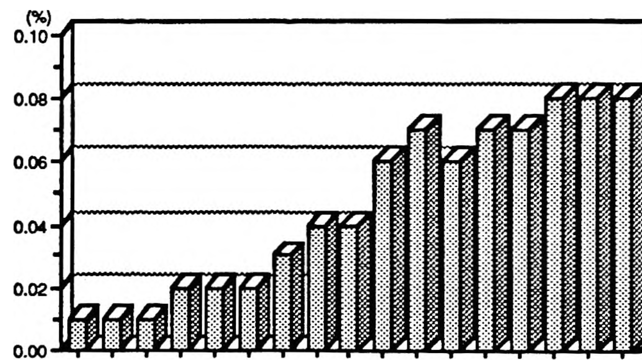
Source: Annexe G.

Figure 8.4: DÉPENSES FERROVIAIRES PER CAPITA, 1971-1988



Source: Annexe G.

Figure 8.5: PART DES DÉPENSES FERROVIAIRES DANS LE BUDGET DES TRANSPORTS, 1971-1988



Source: Annexe G.

C'est en 1980-1981, que les dépenses ferroviaires ont commencé à occuper une part relativement importante au sein du ministère des Transports, occupant plus de quatre pour cent des dépenses du ministère (figure 8.5). Cette portion s'élevait à 8% moins de dix ans plus tard. L'ensemble de ces chiffres démontre que le transport sur rail, surtout celui à vocation urbaine, a connu, dès le milieu des années 1970, une croissance soutenue.

La distribution géographique de l'aide financière

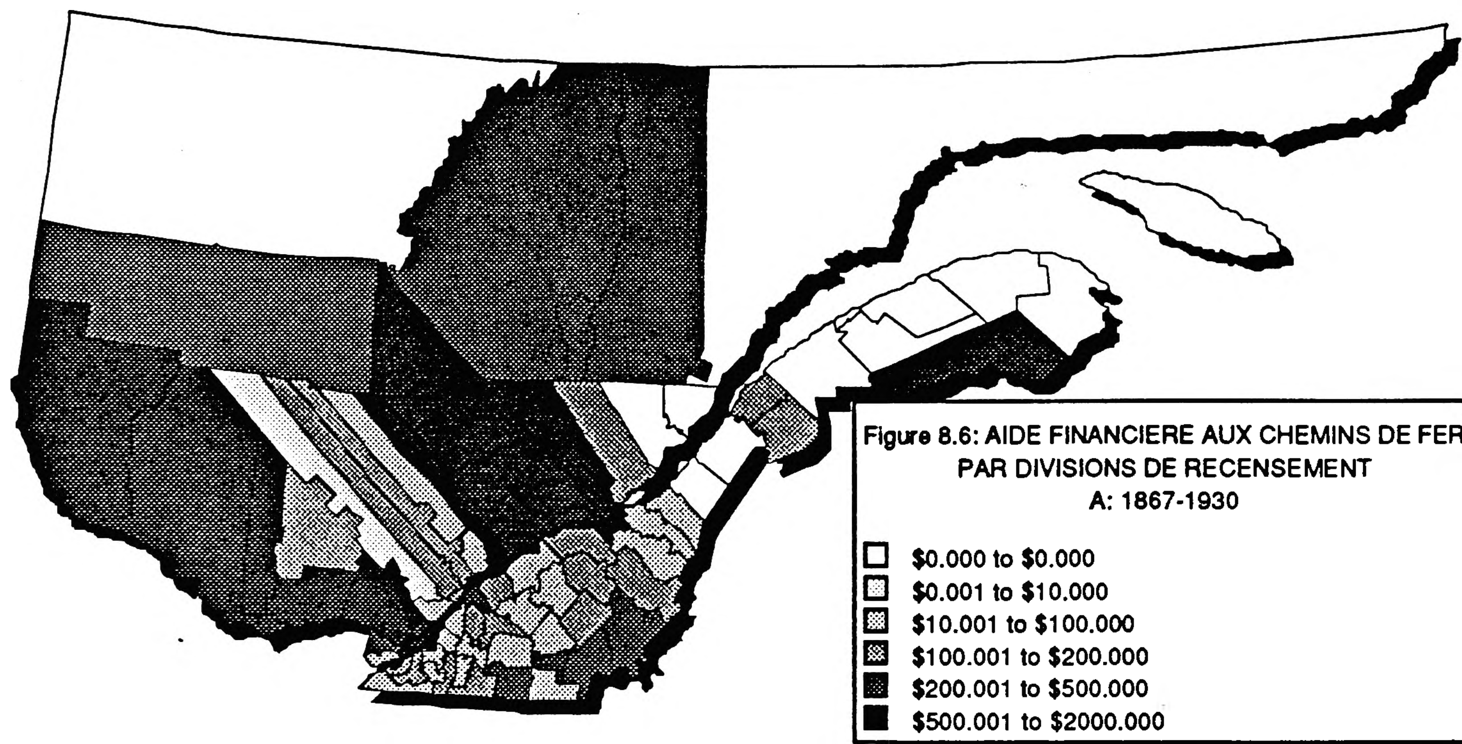
Le profil général des ressources financières imparties au transport ferroviaire ayant été présenté, il faut maintenant aborder la répartition géographique de ces extrants. Cette analyse spatiale a pour dessein de recenser les régions ayant bénéficié de la générosité gouvernementale et d'en déduire certaines remarques préliminaires.

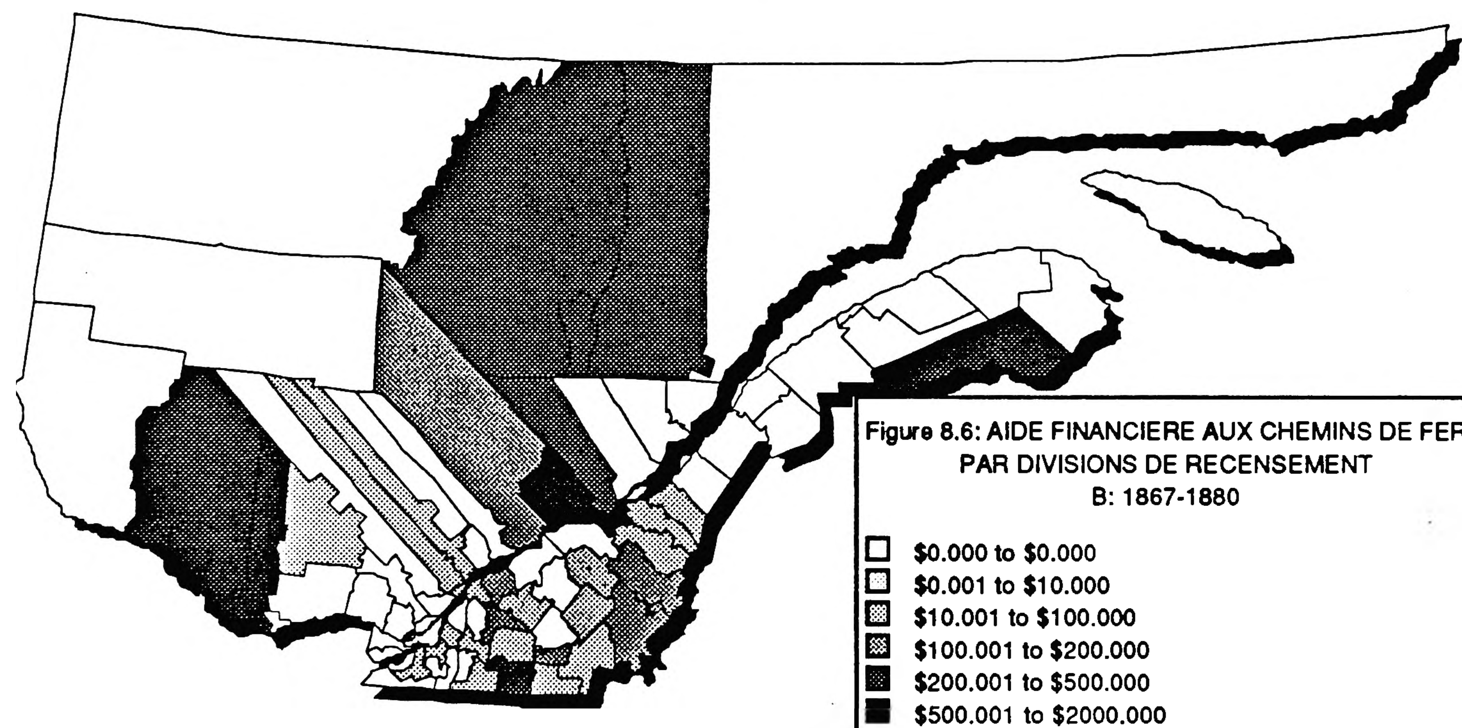
L'étude de la figure 8.6a atteste qu'au cours de la période 1867-1930, l'aide financière aux chemins de fer a été canalisée principalement sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Soixante-trois pour cent des subsides votés par le Parlement, dans le cadre de ces programmes, ont été répartis entre quinze divisions de recensement: Argenteuil (5%), Berthier (moins de 1%), Champlain (6%), Deux-Montagnes (5%), Hull (5%), Ile-de-Jésus (5%), Ile-de-Montréal (5%), Joliette (1%), L'Assomption (moins de 1%), Maskinongé (moins de 1%), Papineau (5%), Portneuf (7%), Québec (7%), Saint-Maurice (5%) et Terrebonne (6%).

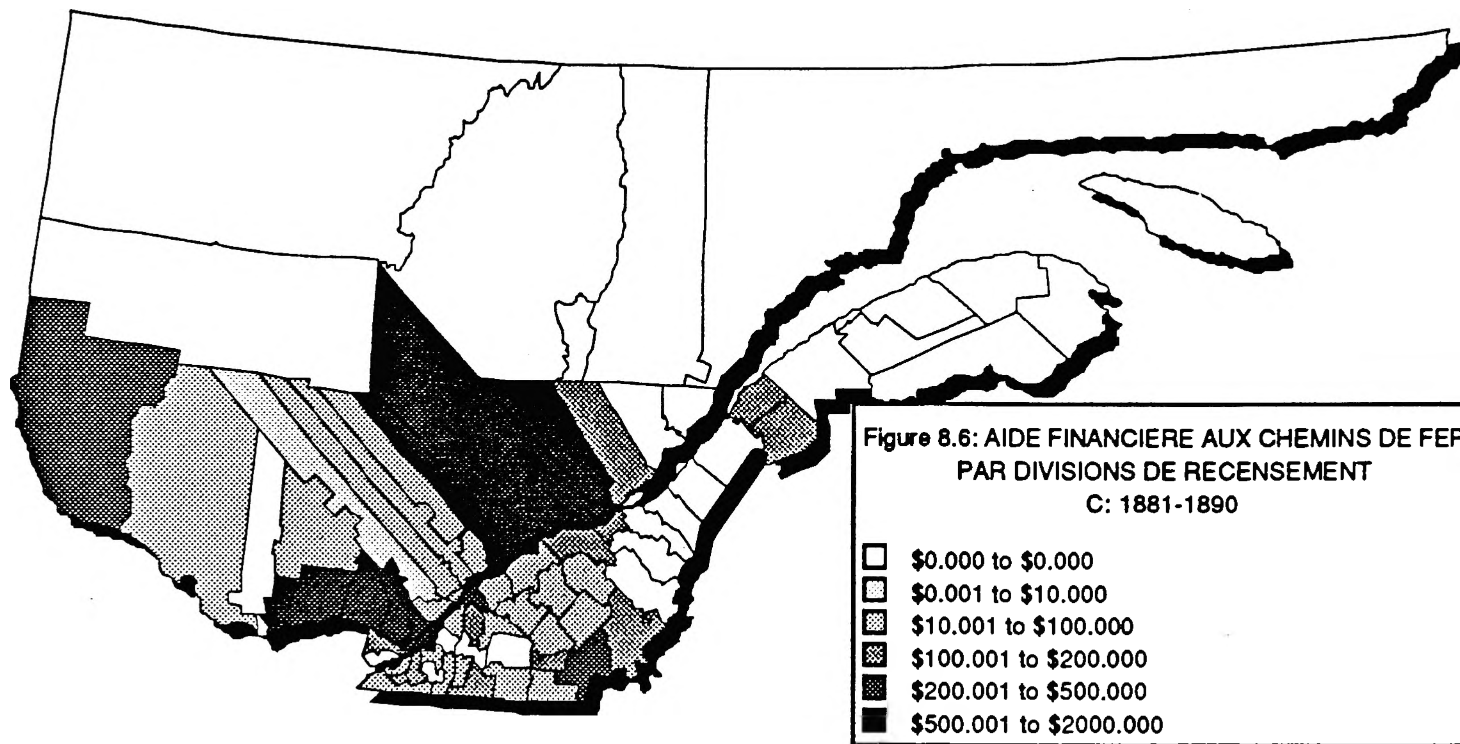
Si ces données sont agrégées en fonction des régions de recensement (figure 8.7), il devient évident que près de la moitié de ces subsides a servi à la construction de chemins de fer situés à l'intérieur des limites administratives de la grande région de Montréal (43%). Quant au solde de ces contributions, il a été dispersé entre les régions de Québec (23%), de la Mauricie (18%) et de l'Outaouais (16%).

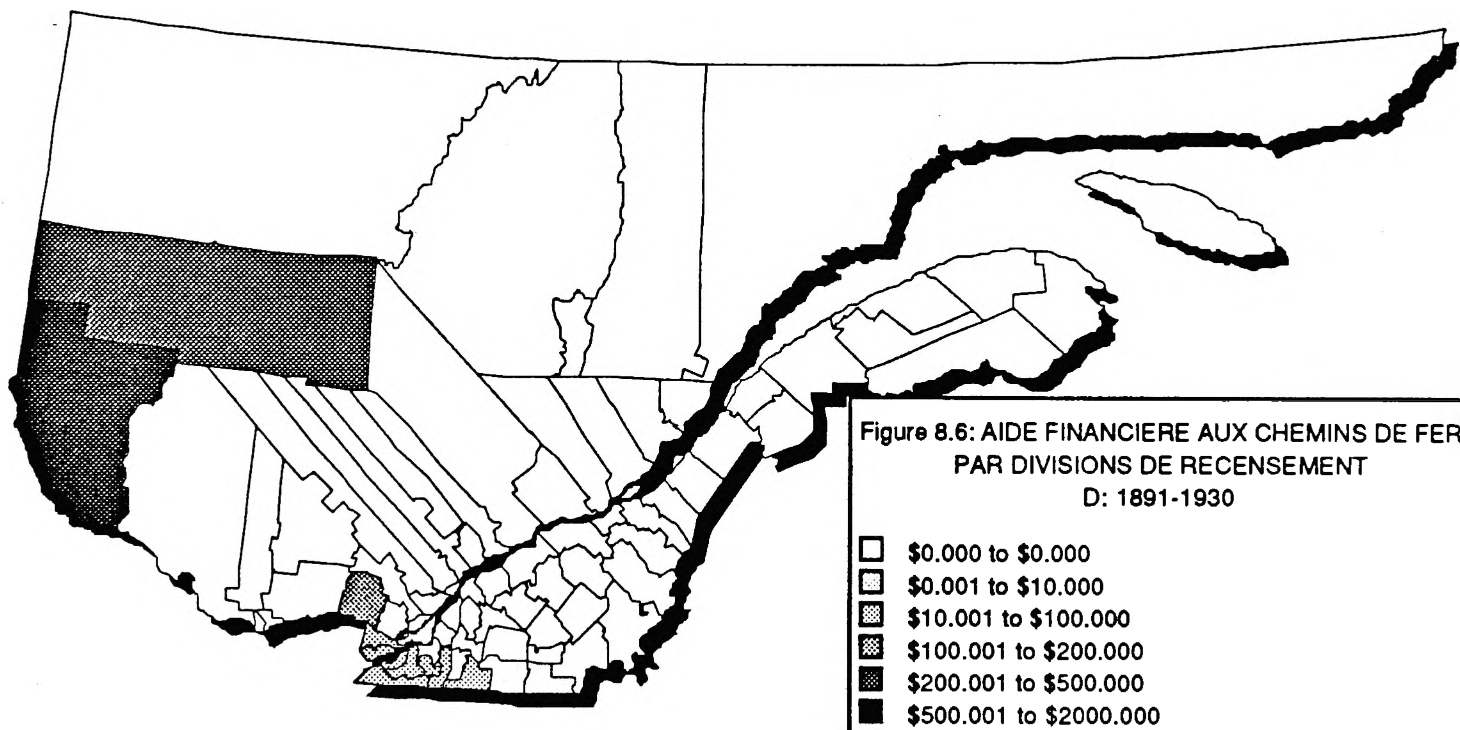
Cet aperçu statistique facilite la connaissance des régions qui se sont vues octroyer la portion la plus intéressante de la manne gouvernementale. Toutefois, cet état de la situation ne s'avère guère exhaustif sachant qu'il exclut l'ensemble des régions n'ayant pas obtenue au moins cinq pour cent du total de cette aide.

Il serait maintenant intéressant d'analyser globalement la distribution spatiale de ces deniers. Cette approche va appuyer l'identification, par une dissection absolue, des investissements publics consacrés au transport ferroviaire pour chaque région. Cela aidera à recenser les zones


Figure 8.6: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
A: 1867-1930
$0.000 to $0.000
$0.001 to $10.000
$10.001 to $100.000
$100.001 to $200.000
$200.001 to $500.000
$500.001 to $2000.000
Echelle 1: 8 300 000


Figure 8.6: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
B: 1867-1880
$0.000 to $0.000
$0.001 to $10.000
$10.001 to $100.000
$100.001 to $200.000
$200.001 to $500.000
$500.001 to $2000.000
Echelle 1: 8 300 000


Figure 8.6: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
C: 1881-1890
$0.000 to $0.000
$0.001 to $10.000
$10.001 to $100.000
$100.001 to $200.000
$200.001 to $500.000
$500.001 to $2000.000
Echelle 1: 8 300 000


Figure 8.6: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT
D: 1891-1930
$0.000 to $0.000
$0.001 to $10.000
$10.001 to $100.000
$100.001 to $200.000
$200.001 to $500.000
$500.001 to $2000.000
Echelle 1: 8 300 000

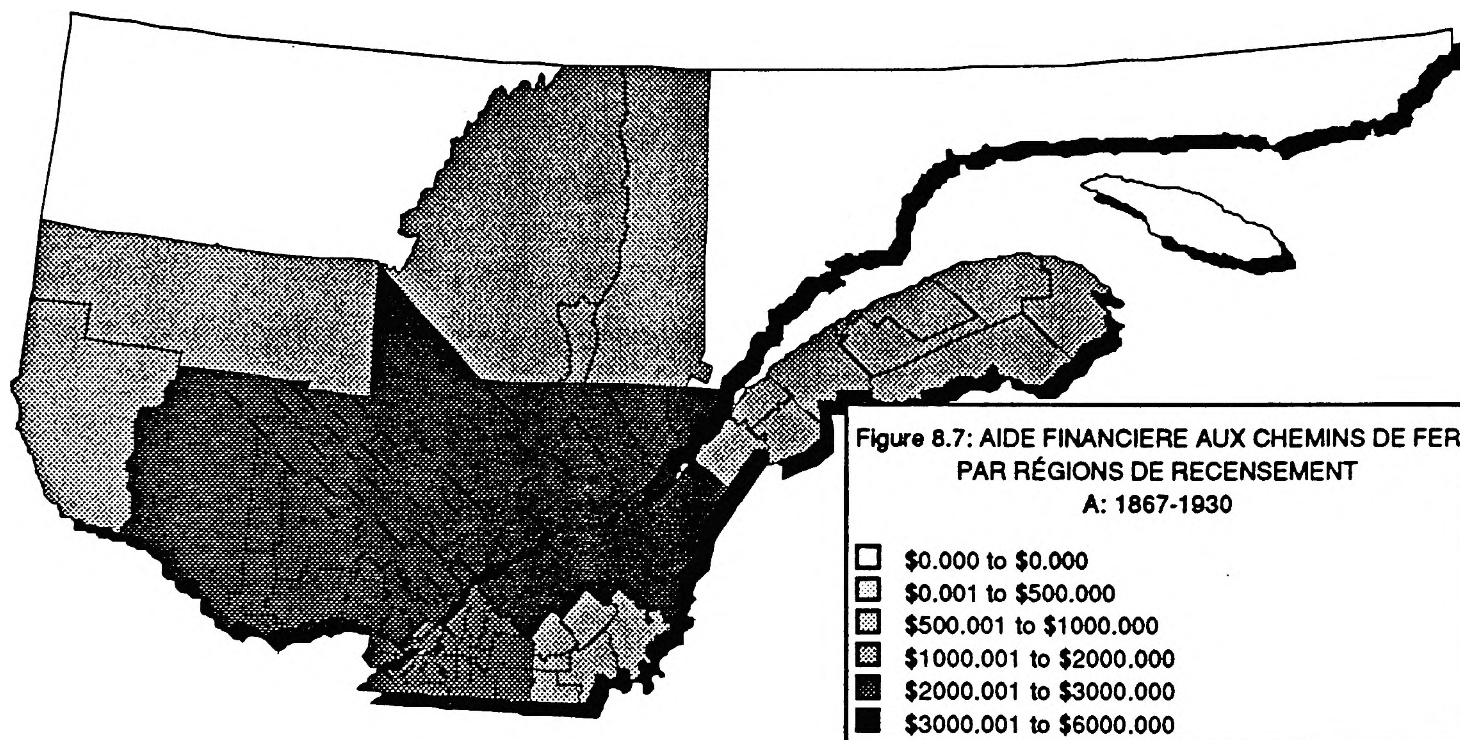


Figure 8.7: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
A: 1867-1930
$0.000 to $0.000
$0.001 to $500.000
$500.001 to $1000.000
$1000.001 to $2000.000
$2000.001 to $3000.000
$3000.001 to $6000.000
Echelle 1: 8 300 000

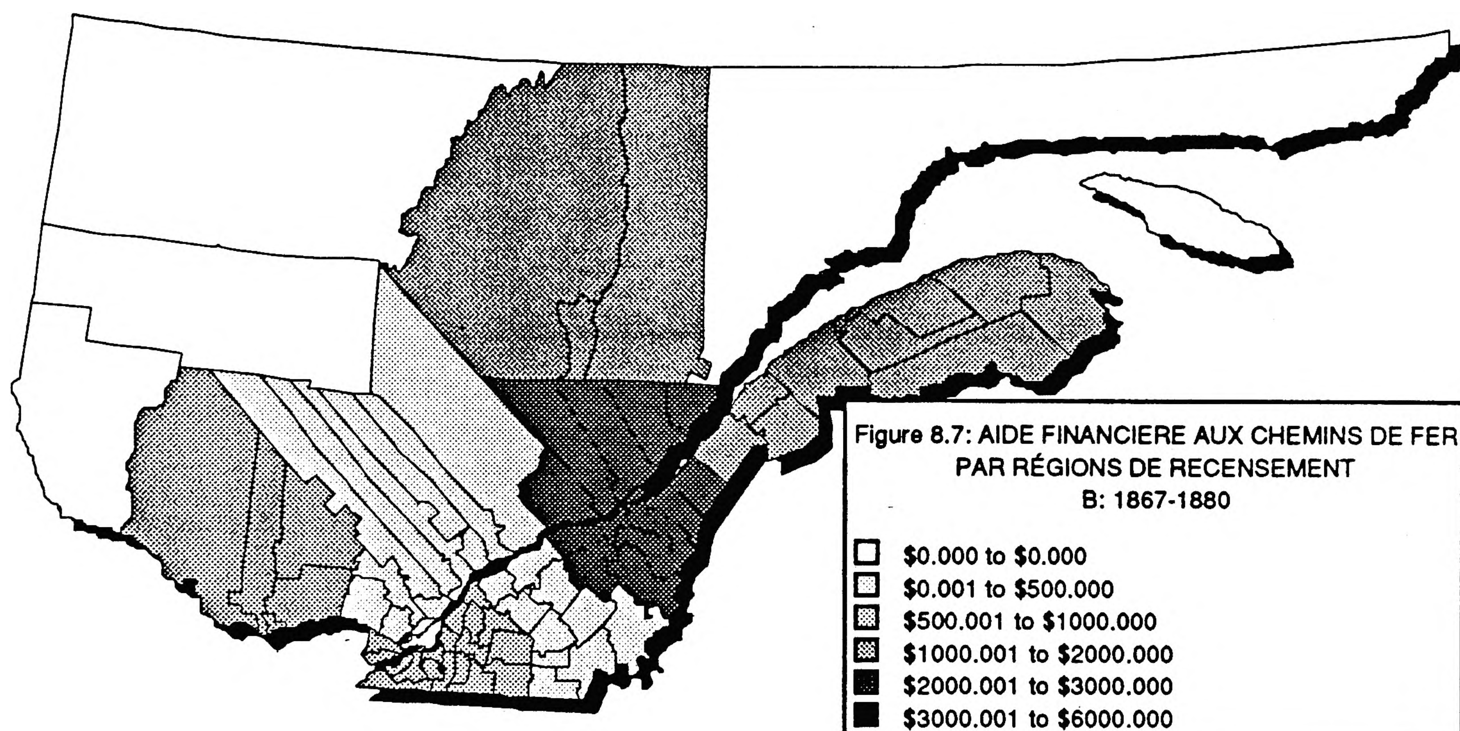
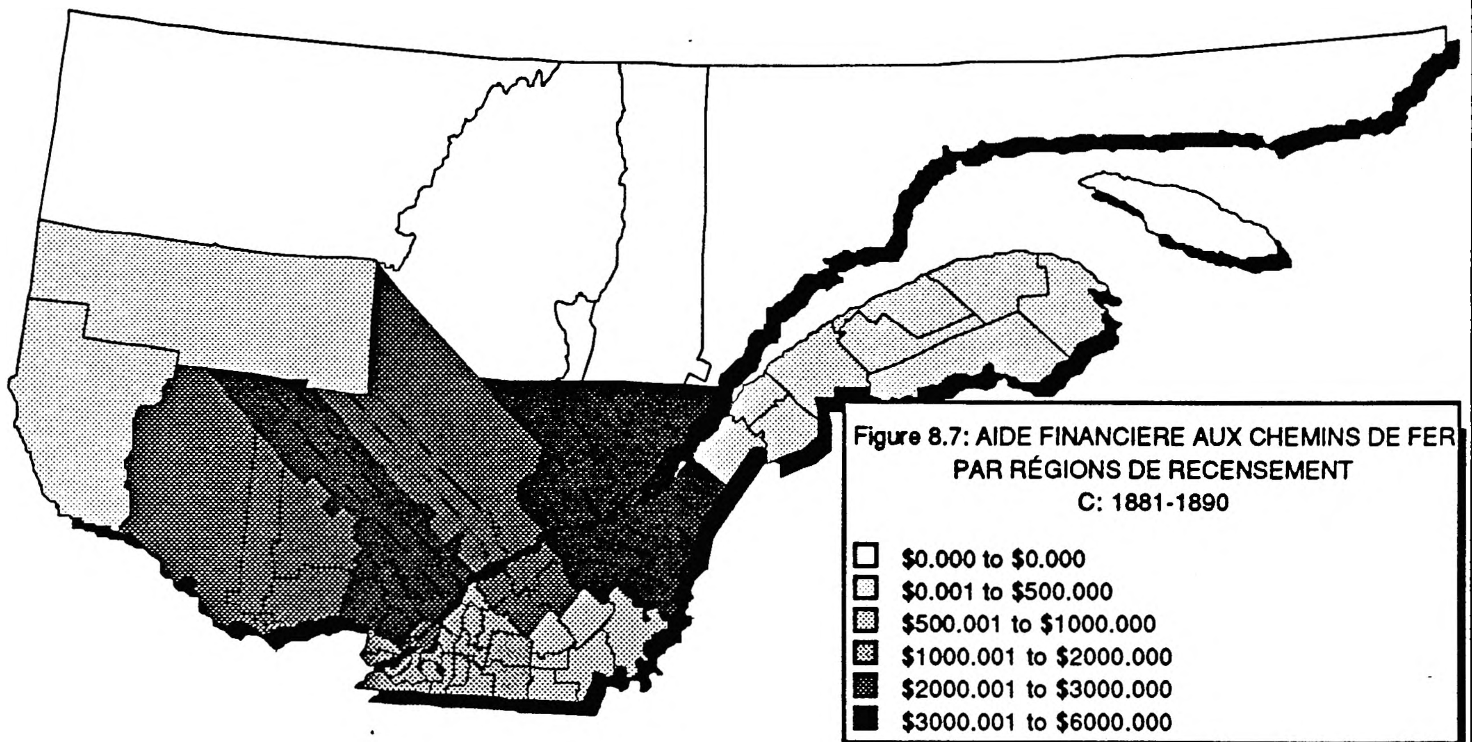
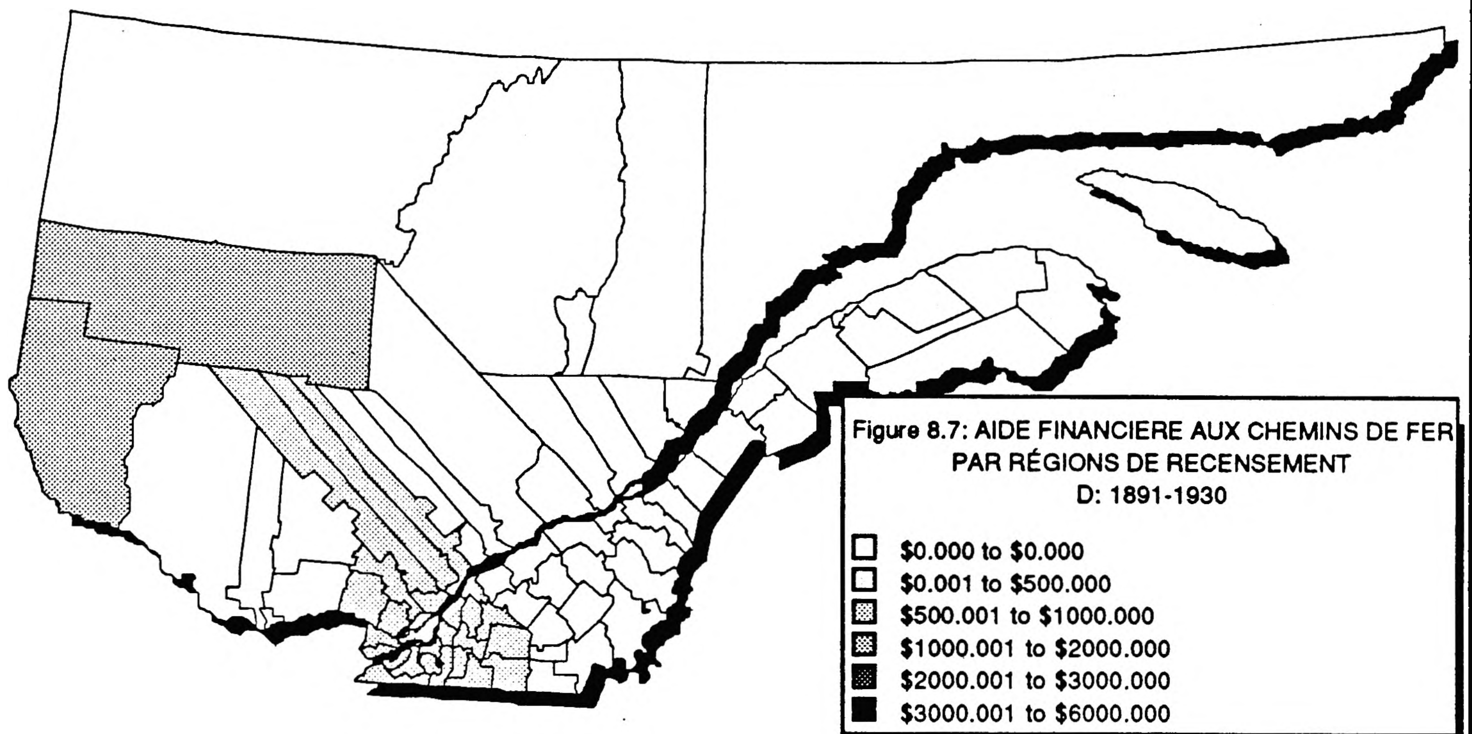


Figure 8.7: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
B: 1867-1880
$0.000 to $0.000
$0.001 to $500.000
$500.001 to $1000.000
$1000.001 to $2000.000
$2000.001 to $3000.000
$3000.001 to $6000.000
Echelle 1: 8 300 000


Figure 8.7: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
C: 1881-1890
$0.000 to $0.000
$0.001 to $500.000
$500.001 to $1000.000
$1000.001 to $2000.000
$2000.001 to $3000.000
$3000.001 to $6000.000
Echelle 1: 8 300 000


Figure 8.7: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER
PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
D: 1891-1930
$0.000 to $0.000
$0.001 to $500.000
$500.001 to $1000.000
$1000.001 to $2000.000
$2000.001 to $3000.000
$3000.001 to $6000.000
Echelle 1: 8 300 000

prioritaires d'aménagement du territoire et de développement économique vers lesquelles le gouvernement du Québec a orienté ses ressources financières.

La figure 8.7 prouve que c'est toujours la région de Montréal qui domine le palmarès en s'arrogeant 35,4% des subsides. Lorsque ce chiffre est ventilé suivant les trois sous-régions de la métropole québécoise, la Rive Nord détient le haut du pavé en s'accaparant 17,4% de ces crédits, suivie par Montréal-Centre avec 9,4%, alors que la Rive Sud ferme la marche avec 8,6%. Ces résultats attestent l'intérêt marqué pour l'essor de la partie nord de cette zone alors faiblement densifiée.

La région de Québec se classe au second rang avec 19,7%, l'Outaouais au troisième avec 14,6% et la Mauricie-Bois-Francs en quatrième position avec 12,1%. Les régions situées à la périphérie de ces régions n'obtiennent que 18,2% du gâteau ferroviaire. L'Est du Québec ouvre la voie avec 5,2%, suivi par le Saguenay-Lac-Saint-Jean (4,5%), l'Estrie (4,3%), l'Abitibi-Témiscamingue (4,2%) et, finalement, la Côte-Nord qui ne récolta aucune subvention au cours de la période 1867-1930.

Il serait désirable de comparer, au moyen des figures 8.6, la répartition temporelle et régionale des subventions, nonobstant la valeur monétaire de ces contributions, pour obtenir un aperçu des zones visées par ces programmes.

Entre 1867 et 1880, l'apport gouvernemental s'est canalisé sur la rive sud au sein des divisions de recensement situées entre la frontière étatsunienne (sud) et le comté de Montmagny (figure 8.6b). Plus à l'est, Bonaventure constitue l'exception en ayant bénéficié de subsides pour la construction du chemin de fer Baie des Chaleurs. Quant à la rive nord, les divisions qui ont tiré avantage de la politique ferroviaire sont celles localisées entre les comtés de Pontiac et de Québec, dont une grande part est redevable au QMOO. Quant au Saguenay-Lac-Saint-Jean, il ne fut pas épargné grâce aux généreux subsides donnés au chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

La décennie 1880 fut l'objet d'une nouvelle vague de subsides. La plupart de ces deniers ont été distribués dans les régions de recensement ayant déjà profité des retombées de la politique gouvernementale. Il est plausible de croire que ces nouveaux transferts visaient à parachever et à densifier le réseau ferroviaire des régions ayant déjà reçu de tels octrois. Par ailleurs, la figure 8.6c illustre que le programme d'aide a également favorisé l'extension du chemin de fer vers de nouvelles régions de colonisation; le Témiscamingue, Rivière-du-Loup et le Témiscouata.

Finalement, la phase finale de la première politique s'étendit de 1891 à 1930 (figure 8.6d). Tout comme pour la période précédente, il est perceptible de constater la consolidation des subventions à l'intérieur des territoires déjà privilégiés. De plus, il devient évident que la distribution des subventions se polarise entre la région de Montréal et l'Abitibi-Témiscamingue. C'est une réalité qui reflète admirablement la volonté politique d'appuyer le développement industriel de l'agglomération montréalaise par la consolidation de son réseau ferroviaire et, d'autre part, d'assurer un accès à une région ressource.

8.3 CONCLUSION

L'analyse spatiale qui vient d'être effectuée repose avant tout sur des régions aux frontières immatérielles, dont le découpage relève plus de prérogatives découlant de raisons politico-administratives que naturelles. En utilisant le fleuve comme barrière géographique et axe de répartition des dépenses ferroviaires québécoises, il en ressort qu'il existe un déséquilibre des contributions gouvernementales entre les deux contrées. Tandis que 74,4% de cet argent a été distribué sur la rive nord, les régions situées sur la rive opposée n'en retirèrent qu'un quart.

Ces faits sont une preuve explicite de l'importance qu'accordaient les dirigeants politiques du Québec à la volonté collective de stimuler la poussée des fronts pionniers vers les régions localisées au nord du fleuve Saint-Laurent. Une telle réalité corrobore l'enthousiasme marqué de plusieurs personnes quant au développement du nord québécois (16). Cela constitue un indice fondé permettant de croire à l'existence d'une corrélation positive entre l'hypothèse de travail H_1 relative au lien forces sociétales et politique ferroviaire québécoise. Il est donc aisé de poser l'hypothèse que les demandes et l'influence des forces sociétales ne sont pas étrangères à la concentration géographique des investissements du gouvernement du Québec, sachant que le discours idéologique alors en vigueur privilégiait la création de fronts pionniers nordiques.

---

(16) La conception du nord québécois, quant à son étendue et à la localisation de ses limites géographiques, a évolué au fil des générations. A la fin, du XIXe siècle, lorsque la plupart des promoteurs de la colonisation parlaient du nord, ils reféraient aux régions situées dans les Plateaux Laurentiens, plus spécialement ceux de l'arrière-pays de Montréal. La présence de fronts pionniers dans le nord montréalais et l'intégration au territoire québécois de l'Ungava en 1912 ont contribué à élargir cette notion, notamment vers l'Abitibi-Témiscamingue. Actuellement cette idée correspond à la région Nord-du-Québec qui s'étend entre le 49e et le 62e parallèle. Pour de plus amples renseignements quant à la transformation de la notion géographique du nord québécois, il est recommandé de consulter l'ouvrage du géographe Christian Morissonneau (1978) intitulé *La Terre promise: Le mythe du Nord québécois*.

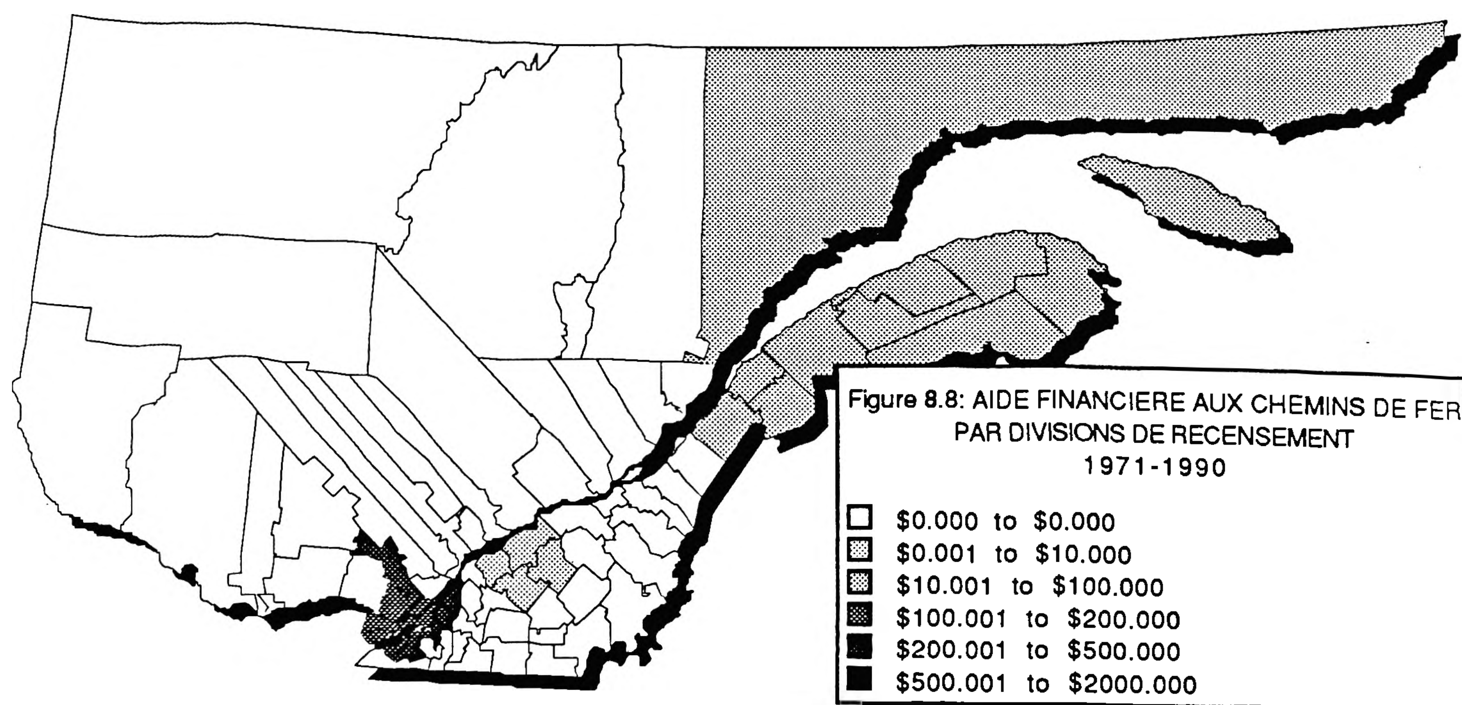
Après une abstention de près d'un demi siècle, le gouvernement du Québec a ramené à son ordre du jour, dès les années 1970, ses incursions dans le transport sur rail. Cette politique ferroviaire de deuxième génération diffère radicalement de la première, sachant que l'aide financière du ministère des Transports s'est limitée au transport urbain, tout en se concentrant géographiquement à la région de Montréal.

La figure 8.8 illustre que, de 1971 à 1990, le gouvernement du Québec est intervenu dans quatre régions de recensement: la Côte-Nord, l'Est du Québec, les Bois-Francs, et Montréal. L'étude des postes budgétaires du ministère des Transports démontre que la région de Montréal s'est accaparée 98% de ces deniers publics aux fins des trains de banlieue et du métro. Les autres zones se partageaient les deux pour cent restants, principalement destinés au transport ferroviaire des marchandises.

Ces données, tout comme celles de la période 1867-1920, démontrent l'importance qu'a toujours occupé, chez les élus québécois, la région de Montréal, alors qu'elle a récolté de tout temps une part appréciable des subsides disponibles aux chemins de fer. Cette situation n'est pas incohérente sachant que depuis la fin du XIXe siècle cette région est le centre névralgique sur lequel s'appuie le développement économique du Québec.

L'importance des ressources financières ainsi que leur distribution géographique étant connues, les origines, les modalités et l'application de la politique ferroviaire peuvent désormais être abordées. Les sections subséquentes vont s'attarder à confirmer ou à rejeter les hypothèses de travail soumises antérieurement. Cette démarche s'effectuera toujours par le biais de la vérification empirique des faits et des données disponibles.

Figure 8.8: AIDE FINANCIERE AUX CHEMINS DE FER PAR REGIONS DE RECENSEMENT, 1971-1990



Echelle 1: 8 300 000

INTRODUCTION

Centre d'intérêt de cette thèse, l'étude de la politique ferroviaire exige que le contexte socio-économique de l'État québécois soit brièvement exposé. Une telle approche facilite la compréhension des caractéristiques inhérentes à chaque époque, tout en exposant certaines données fondamentales utiles pour mieux interpréter les orientations et le dynamisme de la politique ferroviaire.

Suite à cet exercice préliminaire, l'examen particulier, par l'entremise des intrants (forces sociétales), des processus (gouvernement), et des extrants (politique et programmes) pourra être amorcé, et cela, pour chacune des trois périodes retenues: 1867-1920, 1921-1970 et 1971-1990.

Finalement, cette dernière section doit révéler la vocation que s'est assignée le gouvernement en matière de transport sur rail, les fonctions qu'il lui dédie, les formes de développement prônées de même que les amendements significatifs ayant contribué au modelage de cette politique.

CHAPITRE IX

L'ÂGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La période 1867-1920 est caractérisée par des mutations fondamentales qui bouleversèrent sérieusement l'organisation socio-économique de la société québécoise [1]. D'un peuple fortement imprégné d'un système économique s'appuyant sur les valeurs traditionnelles et rurales, le Québec accède à l'ère industrielle dans les premières années du XXe siècle.

Jusqu'à la fin du XVIIe siècle, le Royaume-Uni avait réussi, avec les ressources forestières de son territoire et de la Nouvelle-Angleterre, à combler ses besoins intérieurs. Toutefois, cette conjoncture se renversa au début du XIXe siècle en raison de l'épuisement des richesses insulaires et de la Révolution étatsunienne de 1776 qui mirent fin à des sources d'approvisionnement précieuses. Afin de maintenir sa croissance économique, le Royaume-Uni dut s'alimenter à partir des forêts de la Scandinavie. Simultanément, pour bonifier le bois en provenance de ses colonies nord-américaines, les Anglais fixèrent des tarifs préférentiels au détriment des fournisseurs européens. Cependant, les effets de cette politique furent presque sans conséquence, les marchands britanniques préférant s'alimenter en Europe, en raison des coûts inférieurs des transports.

C'est un événement politique qui eut pour effet de modifier et de débalancer sérieusement les sources de ravitaillement en matière ligneuse des Britanniques. En mai 1803, un conflit éclata entre la Grande-Bretagne et la France. Ayant un urgent besoin de bois pour la construction de frégates et devant tenir compte du Blocus continental imposé par l'empereur français Napoléon 1e (1769-1821) qui empêchait l'accès aux zones riveraines de la mer Baltique, la Grande-Bretagne se retourna vers ses colonies nord-américaines qui disposaient d'un immense bassin de ressources forestières.

---

(1) L'explication du développement économique du Québec (la thèse Faucher) telle que proposée par l'économiste Albert Faucher a été retenue pour soutenir cette revue historique.

Libre de tout tarif et malgré les frais de transports, le bois émanant d'Amérique du Nord devient rapidement concurrentiel face aux importations scandinaves soutenant l'essor économique du Québec. L'exploitation forestière fut le moteur de l'économie québécoise dès le début du XIXe siècle. En parallèle, la construction navale marqua l'entrée du Québec dans l'ère pré-industrielle.

Cette industrie qui fut longtemps l'assise fondamentale de la structure économique du pays connut son apogée vers la décennie 1860. Les raisons qui contribuèrent au déclin du commerce de la matière ligneuse sont liées intimement à l'évolution technologique et aux décisions politiques prises en Grande-Bretagne.

Le Québec est peu gratifié des ressources réclamées par les entreprises nouvelle vague qui furent les ingrédients de la Révolution industrielle. Le fer et le charbon sont presque absents des Basses-terres du Saint-Laurent, aire géographique où est concentré l'oekoumène québécois. Ceci eut pour effet de soustraire à l'économie québécoise une part importante de ce secteur lucratif. En contrepartie, l'Ontario et le nord-est des États-Unis, particulièrement avantagés par leurs ressources minières et leurs axes de transports, participèrent activement à la révolution industrielle.

La carence en minerais dans les premières zones de colonisation et le déclin de l'industrie forestière eurent pour effet de cantonner les Québécois francophones dans le secteur agricole. Alors qu'en 1861 le secteur agricole comptait 108 121 membres ou 43,3% de la population active, ce nombre s'établissait à 217 061 (45,5%), trente ans plus tard (2).

Ne possédant qu'un faible pouvoir d'attraction sur les investisseurs étrangers, mis à part sa main-d'oeuvre abondante et peu coûteuse, le Québec est boudé par l'industrialisation. Sauf pour quelques entrepreneurs oeuvrant dans le textile, l'État québécois ne profita guère de cette manne. L'agriculture occupait toujours une place de choix même si les productions se spécialisaient. Dans les campagnes, il se développait une petite industrie artisanale axée vers la transformation des produits de la ferme, comme les sous-produits dérivés du lait, destinés aux marchés urbains. En 1870, vingt-cinq fabriques de beurre et de fromage étaient en opération sur le territoire alors qu'en 1920 ce nombre se fixait à 1 808 (3).

---

(2) Recensements du Canada de 1871 et 1891. -Cité dans: BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 198.

(3) Annuaire statistique du Québec 1914. -Cité dans: MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Étude sur notre milieu: L'agriculture. p. 513.

Toutefois, ces nouveaux débouchés ne furent pas suffisants pour atténuer les problèmes géo-économiques. Dès la seconde moitié du XXe siècle, l'exode des campagnes s'effectue à un rythme soutenu. Les terres sont surpeuplées et épuisées en raison de leur surexploitation imputable à des techniques agricoles peu efficientes. Par ailleurs, avec le taux de naissances élevé que connaissait le Québec rural au XIXe siècle, les espaces disponibles aux fins de l'agriculture devenaient restreints.

> Aux alentours de 1820, les terres depuis longtemps exploitées selon des méthodes routinières de culture, commencèrent à manifester des signes d'épuisement. Par surcroît, les cadres des anciennes seigneuries devenaient trop étroits pour continuer d'y établir les nouvelles générations. Étant donné l'absence de toute politique agricole [...], on assistera [...] à l'exode vers les villes manufacturières de la Nouvelle-Angleterre alors en pleine expansion industrielle. Le peuple abandonna la terre. (4)

En 1873, le déclin de l'économie québécoise est accéléré par le contexte économique international particulièrement défavorable aux investissements, causé par l'effondrement des opérations financières à la Bourse de Vienne (5). Ce marasme perdura une vingtaine d'années, ce qui généra des conséquences désastreuses pour ce pays neuf en pleine construction (6). L'État fédéral, dans l'intention de soutenir le développement économique du Canada, adopta la *National Policy* dont l'objectif était de favoriser la création d'une aire géographique de commerce. L'imposition de tarifs douaniers aux importations, le peuplement intérieur et l'établissement d'un réseau ferroviaire continental devaient concourir à ce projet.

La politique fédérale a très peu avantagé le Québec quant à la construction de chemins de fer (7). Les retombées qu'elle suscita, notamment dans le secteur ferroviaire, eurent pour séquelle d'accentuer les disparités existant entre le Québec et l'Ontario, ainsi qu'entre Montréal et les régions québécoises. Conçues dans une perspective de développement géo-économique pan-canadien, seul Montréal et quelques-unes de ses villes satellites ont réellement bénéficié de la *National Policy* au détriment du reste du Québec.

---

(4) DUROCHER, René et al. (1971) Le retard du Québec et l'infériorité économique des Canadiens français. p. 79.

(5) HAMELIN, Jean et PROVENCHER, Jean (1987) Brève histoire du Québec. p. 74.

(6) BATES, Stewart (1939) Histoire financière des gouvernements canadiens. p. 31.

(7) ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec. p. 127.

Sous l'impulsion de la politique tarifaire, plusieurs entrepreneurs seront en outre amenés à étendre leur zone d'activité dans les régions de la périphérie montréalaise. Ce processus se réalisera au détriment des bourgeoisies des régions. (8)

Dans ce contexte, les mesures fédérales contribuèrent à accroître le processus centre dominant-périphérie dominée tel que présenté par Reynaud (1981) (9). Montréal s'accapare des deux tiers de la production brute manufacturière alors qu'une région ressource comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean récoltait moins de 1,5% de cette activité pour la phase 1891-1911 (10).

Les paysans abandonnaient la terre, faute de pouvoir y vivre convenablement. Plusieurs se dirigèrent vers les grandes agglomérations. En 1881, 27,9% des citoyens québécois résidaient en milieu urbain, comparativement à 56% en 1921 (11). Au cours de cette période, le nombre d'agriculteurs (-19,5%) régressa au profit des travailleurs oeuvrant dans les secteurs d'activités économiques secondaires (+146%) et tertiaires (+271%) (12). D'autres Québécois s'expatrièrent définitivement vers les États-Unis afin de ne pas demeurer les victimes du chômage.

Au cours de la décennie 1870, le secteur manufacturier naissant était encore peu développé pour assimiler ces masses de travailleurs issues des campagnes. Des milliers de Québécois se dirigèrent vers les villes industrielles de la Nouvelle-Angleterre où un emploi les attendait en raison de la fulgurante croissance économique de cette région. De 1870 à 1930, le Québec vit partir une part de ses fils et filles. Les démographes ont estimé à environ 720 000 personnes, ou 7,8% de la population totale, le nombre de citoyens qui franchirent la frontière québéco-étatsunien (13).

Vers la décennie 1910, l'avènement d'une seconde révolution industrielle, fondée sur l'exploitation de ressources naturelles présentes au Québec, fut le salut tant attendu pour

---

(8) BÉLANGER, Yves et FOURNIER, Pierre (1987) L'entreprise québécoise: Développement historique et dynamique contemporaine. p. 25.

(9) REYNAUD, Alain (1981) Société, espace et justice: Inégalité régionales et justice socio-spatiale. pp. 60-65.

(10) Ibid., pp. 190-191.

(11) TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise. p. 479.

(12) MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Op.cit., p. 488, TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) Ibid. p. 475 et BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Op.cit., pp. 180 et 198.

(13) LAVOIE, Yolande (1973) Les mouvements migratoires des Canadiens entre leur pays et les États-Unis au XIXe et au XXe siècles. p. 78.

solutionner l'hémorragie de la population émigrante vers les États-Unis qui abandonnait la mère-patrie à la recherche d'un gagne-pain. La nouvelle prospérité qui déferla sur l'Amérique du Nord dès 1897 ne tarda pas à produire ses fruits. A l'aube de la Grande guerre, l'avenir du Québec reposait sur la nécessité d'effectuer un virage industriel et d'abandonner son caractère exclusivement agricole.

L'approvisionnement énergétique fut au milieu du XIXe siècle un des problèmes fondamentaux qui retarda le développement industriel du Québec. Le charbon fut la source d'énergie qui permit de faire fonctionner les forces motrices des fabriques de la première révolution industrielle. Cette ressource n'était pas accessible à proximité du fleuve Saint-Laurent. Les usines québécoises devaient donc en importer des Provinces Atlantiques en vue de faire fonctionner leurs machines. Toutefois, ces entreprises furent peu nombreuses à s'y établir en raison des coûts qu'engendrait le transport de la houille.

L'énergie hydraulique restait le seul espoir pour l'industrialisation du Québec. La nation se verra combler par la seconde vague industrielle qui s'annonce prometteuse pour l'économie nationale. Entre 1900 et 1920, la structure économique du Québec est fortement modifiée par la croissance du secteur secondaire. Plusieurs entreprises fortes consommatrices d'énergie s'établissent sur le territoire (p. ex. usines de pâtes et papier). Devant cette nouvelle ère, le pouvoir politique en place à Québec perçoit que son pays détient des avantages géo-économiques indéniables pour le placer sur la voie de la prospérité. L'exploitation des richesses naturelles et, tout particulièrement, du potentiel hydraulique est perçue par les dirigeants gouvernementaux comme la clé pouvant enrayer l'émigration de leurs compatriotes vers les États-Unis.

Attirées par ces prérogatives géographiques, des entreprises à capitaux étrangers s'installèrent au Québec afin de profiter de ses importantes richesses naturelles. Ces compagnies sont une source de prospérité qui se répercute sur les revenus du gouvernement qui progresse de 102% entre 1900 et 1914, passant de 4,3 M$ à 8,8 M$ (14). Une part appréciable de ce revirement est imputable à l'augmentation des revenus émanant de l'impôt sur les entreprises (+404%) et des gains provenant des terres publiques (+42,3%).

Cependant, la participation financière des francophones dans ces entreprises est faible. Résidant presque tous en campagne, ayant peine à subsister des ressources de la terre et à nourrir leurs grandes familles, ils furent mal placés pour accumuler des capitaux. La naissance au XIXe siècle d'une petite bourgeoisie urbaine, composée de gens avec professions libérales et de dirigeants de

---

(14) BATES, Stewart (1939) Op.cit., p. 156.

petites entreprises, ne sera pas suffisante pour créer des assises financières solides. La Conquête anglaise de 1760 eut des effets fondamentaux sur les destinées du peuple québécois, et ce, pendant plusieurs décennies. Les francophones dépossédés de leurs pouvoirs politiques, économiques et administratifs par la Grande-Bretagne sont relégués à des rôles subalternes.

> [...] exclus de l'empire commercial passé aux Anglais, les Canadiens n'auront plus d'autre choix que celui de se replier sur les bords du St-Laurent et de se consacrer à l'édification de cette solide colonie agricole dont l'Église avait jusque-là rêvé. (15)

Peu à peu, une collectivité bien structurée se développa tout autour de l'Église, ayant une fonction de stabilité normative s'intéressant à la socialisation des individus. Le clergé favorisait l'établissement à la campagne des franco-catholiques pour qu'ils puissent s'adonner à l'agriculture. Ce milieu, isolé géographiquement de l'élément anglo-saxon de la nation était propice à la préservation de leur foi, de leur culture et de leur langue. Cette même volonté d'isolat poussa le clergé à appuyer la poussée de front pionnier vers l'Abitibi au début du XXe siècle (16).

Pendant plusieurs années, le clergé a détenu le contrôle sur le peuple francophone d'Amérique. Au cours de la seconde moitié du XIXe siècle, le mouvement de restructuration économique qui commença à déferler sur le Québec entraînait une modification profonde de l'organisation socio-économique. Dans toute cette métamorphose structurelle, la bourgeoisie traditionnelle, composée d'ultramontains et d'agriculturistes, craignait l'altération de son pouvoir sur la société québécoise et de son rôle d'institutionnalisation des valeurs qu'avaient su implanter les ecclésiastiques. Cette appréhension s'intensifia vers les années 1910 alors que l'industrialisation du Québec était irrémédiablement amorcée.

Faute de capitaux autochtones suffisants, le gouvernement du Québec, appuyé par la bourgeoisie d'affaires favorable au mouvement d'industrialisation, invita les investisseurs étrangers, surtout britanniques et étatsuniens, à établir des manufactures en territoire québécois.

Pendant ce temps, l'Église prône la création de nouveaux fronts pionniers et la concentration des forces nationales pour assurer un développement économique respectant les valeurs de la société québécoise. Il est utile de préciser que le clergé ne rejette pas l'industrialisation comme mode de développement, mais plutôt les valeurs véhiculées par leurs initiateurs. Il est possible de penser

---

(15) DUROCHER, René et al. (1971) Op.cit., p. 78.

(16) Il est suggérer de consulter le mémoire de maîtrise du géographe Maurice Asselin (1982) *Aspects géopolitiques de la colonisation de l'Abitibi* qui a développé cette avenue.

que si ce mouvement avait été initié par des entrepreneurs québécois, l'opposition des religieux et de l'élite traditionnelle aurait été réduite. C'est avant tout l'influence allogène qui était redoutée comme le démontre cet extrait de l'*Action catholique* datant de 1921:

> Les dangers qui menacent notre vie catholique et nationale sont plus nombreux et plus redoutables qu'à toute autre époque dans notre histoire [...]. L'industrialisme a brusquement transformé notre pays, changé du tout au tout notre manière de penser et d'agir. Il y a rupture avec les traditions protectrices, envahissement progressif de l'esprit de luxe et de jouissance. (17)

Dans ce contexte, l'élite traditionnelle défendra les valeurs d'antan et favorisa la perpétuation de la société terrienne.

De cette brève histoire socio-économique, il en ressort que le développement du Québec a été différé parce que les leviers de sa prospérité échappaient à ses institutions et que ses conditions géographiques ont tardé à représenter une valeur économique. Le sort de la nation était entre les mains de décideurs exogènes qui étaient influencés dans la localisation de leurs usines par des facteurs géo-économiques. Laissé à la merci des capitaux allogènes, le développement du Québec fut intimement lié à la présence ou à l'absence de ressources naturelles en demande sur les marchés nord-américains et internationaux.

> Le Québec de la seconde moitié du XIXe siècle était une société colonisée, dominée. [...] Mais cet assujettissement ne peut rendre compte intégralement de la crise profonde où s'enlisait la société québécoise car, en dernière analyse, cette crise résultait de structure géo-économiques qui ne mettent pas en cause les hommes. L'exode massif des Franco-québécois aux États-Unis en constitue l'une des manifestation les plus douloureuses: le Québec d'alors était incapable d'engendrer une industrialisation à la mesure des besoins d'un monde rural en pleine expansion démographique.(18)

Avec des moyens réduits, les bourgeoisies traditionnelle et d'affaire, pour des ambitions divergentes, ont tenté, dès la décennie 1870, de donner une impulsion à l'aménagement du territoire et au développement économique régional du Québec. La politique ferroviaire fut un des principaux extrants du démarchage effectué auprès du gouvernement, projet géopolitique d'intervention souhaitée par les élites pour maîtriser les contraintes géographiques du territoire (p. ex. la distance).

---

(17) FOISY, J-Albert. L'espoir de demain. L'Action catholique. 2 juillet 1921, p. 3.

(18) TRÉPANIER, Pierre (1979) Siméon LeSage: Un haut fonctionnaire québécois face aux défis de son temps (1867-1909). p. 11.

CHAPITRE X

L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE

Dès les premières années de la Fédération canadienne, le transport sur rail suscita de nombreuses discussions au Québec. La masse documentaire traitée aux fins de la présente thèse est d'ailleurs là pour le prouver. L'analyse de contenu a permis de cerner scientifiquement l'essence de ces communications en favorisant une identification ainsi qu'une interprétation des fondements de la politique ferroviaire québécoise.

Dans l'intention de mieux déterminer les agents d'influence qui ont concouru à modeler cette politique, il importe de relever les caractéristiques constitutives qui émergent des messages produits durant chacune des phases de l'histoire ferroviaire du Québec. L'analyse s'effectuera par le biais d'une présentation des résultats obtenus, catégorie par catégorie, ainsi qu'en fonction de la répartition géographique du discours. L'approche possède le mérite de mettre en évidence les ambitions investies dans l'action et dans le système gouvernemental par les forces sociétales, de même que par les groupes qui l'investissent, tout en favorisant une spatialisation du discours relatif à la politique ferroviaire.

Il est utile de rappeler que l'objectif principal de la thèse n'est pas d'étudier l'idéologie sous-jacente ou de dresser une histoire du transport ferroviaire au Québec; d'autres ont déjà effectué ce travail [1]. Cependant, il faudra présenter l'environnement idéologique ayant enveloppé les actions des forces sociétales. Cela a été fait dans le dessein de mieux situer l'analyse générale et

---

(1) Pour une étude approfondie de l'histoire ferroviaire du Québec au XIXe siècle, il est recommandé de consulter le mémoire de Louis Boucher et la thèse de Gaétan Gervais.

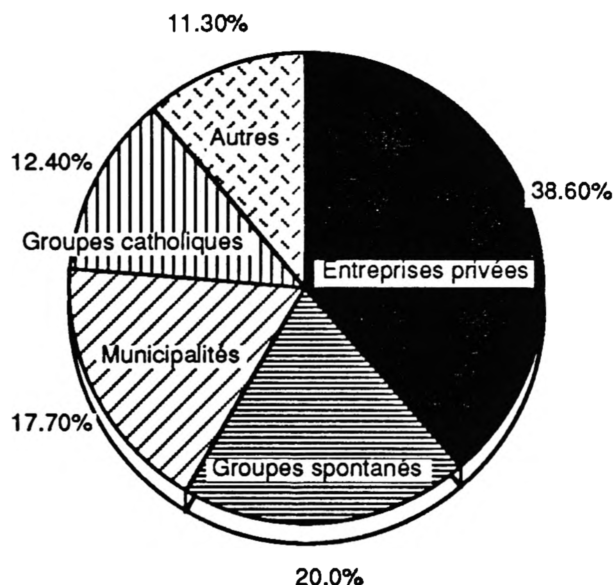
géographique du discours, ainsi que le processus ayant conduit à l'adoption de la politique ferroviaire, puis à son application.

10.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

Les forces sociétales

Pour la période de référence 1867-1920, l'annexe I et la figure 10.1 démontrent qu'au sein des forces sociétales, le discours connexe au transport sur rail se polarise autour de quatre grands groupes d'intérêts. Les entreprises privées mènent le haut du pavé en occupant 38,6% du discours total, suivies par les groupes spontanés (20%), les corps municipaux (17,7%) et les groupes religieux catholiques (12,4%). Quant aux associations économiques, leur poids est très réduit. Cette réalité est le reflet d'une période dynamique de la politique ferroviaire où les Chambres de commerce et les Coopératives sont en nombre très restreint, car ces regroupements étaient à l'état embryonnaire dans la société québécoise. Ces associations économiques émergèrent plutôt à la fin du XIXe siècle sous l'impulsion du développement industriel.

Figure 10.1: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1867-1920



Par un démarchage soutenu auprès du gouvernement, ces acteurs sociaux, guidés par des buts précis, ont façonné par leurs réseaux d'influence et leurs relations la politique ferroviaire du Québec pendant plus d'un demi-siècle.

Les fondements idéologiques qui octroyèrent au rail sa véritable raison d'être sont intimement liés aux forces sociétales. Ils ont été les éléments de soutien centraux du développement de la politique ferroviaire. Il est indubitable que les caractéristiques inhérentes à l'environnement géographique et technologique sont des facteurs qui ont été perçus par ces acteurs et qui influèrent la formulation de leurs demandes. Toutefois, il apparaît que c'est le travail de démarchage et de persuasion mené auprès du gouvernement, par les entrepreneurs ferroviaires, les groupes engendrés par les élites locales et par le clergé, qui ont contribué à édifier une politique ferroviaire adaptée aux besoins de l'État québécois. Ils ont su mettre en évidence, appuyés par des conditions géographiques et socio-économiques favorables, la contribution que pouvait apporter le chemin de fer dans la construction du nouveau pays.

Ces acteurs sociétaux aux attentes idéologiques, souvent divergentes, ont habituellement agi en concertation pour influencer les décisions des membres du gouvernement quant à la politique ferroviaire. Les résultats obtenus devaient produire des retombées diversifiées dont les forces sociétales seraient les principaux bénéficiaires.

Il ressort de l'analyse de contenu deux groupes d'intérêts: les entreprises privées où prédominent les compagnies de chemin de fer et les groupes religieux catholiques qui avaient découvert dans le transport sur rail un allié précieux qui leur permettrait d'en arriver à leurs fins. Dans leur démarche, ils étaient solidement appuyés moralement par la bourgeoisie francophone et financièrement par des capitaux anglo-saxons ou des compagnies oeuvrant dans l'exploitation des richesses naturelles du territoire. Le géographe Louis Boucher (1984) a identifié les classes sociales qui oeuvraient au sein de ces grands groupes sociétaux:

> Les leaders politiques et socio-culturels cherchaient la continuité et même la restauration d'un système à prédominance agraire (2). En vue de financer la construction et les services du rail, la grande bourgeoisie du capital marchand souhaitait de tous ses voeux l'occupation du territoire et le progrès du commerce agricole et forestier. Quant à la bourgeoisie moyenne, elle entendait participer à tous les échanges avantageux apportés par le ferroviaire. La bourgeoisie locale, par le discours sur la vie agricole soumise à l'arrivée du chemin de fer, conservait son ascendant sur la paysannerie et ses bonnes relations avec les classes supérieures. Préoccupée par l'immédiat, la paysannerie regardait souvent la construction du rail comme l'occasion d'un gagne-pain, mais aussi l'accès aux marchés de la ville et de l'étranger. (3)

---

(2) Quoique partiellement véridique, pour les ultramondains, cette affirmation n'est pas d'une application universelle pour l'ensemble des membres de cette strate sociale.

(3) BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). p. 121.

Dans un régime politique s'appuyant fortement sur le libéralisme économique, l'entreprise privée fut la pierre angulaire sur laquelle s'est appuyé le développement ferroviaire du Québec. Dans un contexte de non-intervention gouvernementale, il n'est pas surprenant de constater que ces deux agents des forces sociétales dirigèrent habilement, par l'obtention de généreux programmes de subsides ferroviaires, la transformation géographique de l'espace québécois. Le gouvernement du Québec, par sa politique, déléguait implicitement à des organismes privés la gestion et l'organisation de son territoire, seul le cas du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ayant été l'entorse à la tradition.

Comme le révèle l'analyse de contenu, l'Église catholique manifesta son ascendance dans l'expansion du transport ferroviaire en région de colonisation. Son apport fut capital pour structurer l'épanouissement du chemin de fer en milieux pionniers, lequel développement était avant tout dicté par des considérations idéologiques s'appuyant sur une stratégie géopolitique d'expansion territoriale vers les terres situées au nord du fleuve Saint-Laurent.

En contraste avec une certaine croyance véhiculée au cours des décennies, les intérêts de l'Église et des entrepreneurs privés furent à bien des égards en parfaite harmonie. Le clergé québécois participa au financement de quelques projets ferroviaires, dont le chemin de fer de la Rive nord. Par contre au Lac-Saint-Jean, la création de la Société de rapatriement et de colonisation à l'instigation de l'Église et de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean est une démonstration du partenariat qui existait entre les forces temporelles et économiques du Québec. Cette symbiose appuyait la concrétisation de buts inhérents à chacun de ces agents comme le souligne Ryan (1966):

> Railway and Church had a common interest, for the railway company was thereby assuring its future prosperity and the Church was re-establishing French Canadian Catholics on their native soil (4).

L'Église catholique, en tant que catalyseur idéologique de la société québécoise, appuyait l'expansion du réseau ferroviaire en vue de rencontrer certains objectifs sociaux et pastoraux. Par le biais de ses institutions fortement enracinées dans le milieu québécois, elle détient des leviers politiques et financiers lui permettant de devenir un acteur dynamique dans la concrétisation de plusieurs projets de chemins de fer. Le curé Labelle n'hésita pas à faire appel à l'ensemble de ces moyens et ressources (5).

---

(4) RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). p. 135.

(5) DUSSAULT, Gabriel (1983) Le Curé Labelle: Messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900. pp. 223-250.

Quant aux compagnies ferroviaires et aux entreprises situées en amont et en aval des projets qui se multipliaient, elles convoitaient les importants profits qui seraient générés par l'exploitation des chemins de fer et des ressources naturelles dont recelaient les territoires récemment ouverts à la colonisation. Nonobstant, le rôle primordial du clergé dans le processus décisionnel menant à la construction d'une voie ferrée, c'est aux détenteurs majoritaires du capital financier que revenait le pouvoir suprême de configurer les nouveaux axes de circulation.

Des données recueillies, il est surprenant de constater que les ecclésiastiques détiennent une si faible représentation, sachant l'importance de leur rôle dans le système socio-politique à cette époque. Toutefois, cette impression ne doit pas amener le chercheur à minimiser l'influence du clergé catholique dans l'élaboration de la politique ferroviaire. De l'examen des documents, il ressort que la presque totalité des pétitions analysées avaient été initiées par des curés de paroisses, des Évêques ou des Messeigneurs. Ce constat est une preuve de l'attention que ce groupe portait au développement du Québec par le biais du transport sur rail.

> Même l'observateur pressé et superficiel ne pouvait qu'être frappé de l'étroite corrélation qui se manifestait dans toute la région entre le milieu économique et social de la paroisse et son chef ecclésiastique. (6)

S'appuyant sur une ventilation décennale des données, il est apparant que l'intérêt des religieux catholiques est instable. Leur participation au modelage de la politique ferroviaire a atteint son apogée au cours des périodes 1881-1890 et 1891-1900 en occupant 20,9% du discours issus des forces sociétales. Durant les autres décennies leur visibilité est réduite.

L'augmentation de la fréquence des messages imputables à cette collectivité est intimement liée à une époque où le Québec était saigné de sa population par l'exode vers les États-Unis. Afin d'annihiler ce mouvement, le clergé appuya l'ouverture de chemins de fer. Son dessein était de favoriser l'accès à de nouveaux territoires (p. ex. les Laurentides), afin de soutenir la consolidation des régions existantes et le développement de front pionnier.

Le clergé anglo-protestant est totalement absent des messages recensés. Cette situation est attribuable au fait que cette Église, pour des motifs historiques, démographiques, et philosophiques, a joué sur la société québécoise un rôle beaucoup plus discret que le clergé catholique. Les fidèles qu'elle représente n'étant pas confrontés aux mêmes problèmes socio-économiques que ceux auxquels étaient soumis les francophones, les protestants n'ont pas eu à concevoir des projets de colonisation pour retenir leurs ouailles au sein de l'État québécois.

---

(6) GÉRIN, Léon (1937) Le type économique et social des Canadiens. p. 104.

De plus, en antinomie à la communauté francophone, les anglophones comptaient dans leurs rangs plusieurs dirigeants issus des milieux économiques qui pouvaient contribuer à la vie, et au développement économique du Québec. Devant l'absence d'une élite économique suffisamment puissante, apte à relever les défis auxquels était confronté le pays, les ecclésiastiques catholiques, forts de leurs institutions, s'imposèrent rapidement comme étant les leaders de ce mouvement de colonisation que connut le Québec jusqu'aux premières décennies du XXe siècle.

Au sein du cadre systémique, l'action des groupes issus de la population, telles les associations spontanées de citoyens ou les membres des corps municipaux, se segmente en deux formes. Dans la plupart des cas étudiés, leur fonction est purement justificative et passive, c'est-à-dire qu'ils se bornaient à appuyer et à légitimer des projets ferroviaires conçus par les entrepreneurs et, en certaines occasions, par le clergé catholique. Leur rôle se limitait à manifester, par le biais de pétitions adressées à leur député ou à des membres du Conseil exécutif, qu'un projet avantagerait leur communauté. Les compagnies de chemins de fer n'hésitaient pas à invoquer le grand bien qu'apporterait à la population québécoise la construction de leurs voies de transport.

Parfois, les groupes issus du peuple transcendaient cette attitude ordinaire en initiant des projets. Certaines entreprises sont nées à l'instigation de regroupements populaires, comme par exemple le chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue.

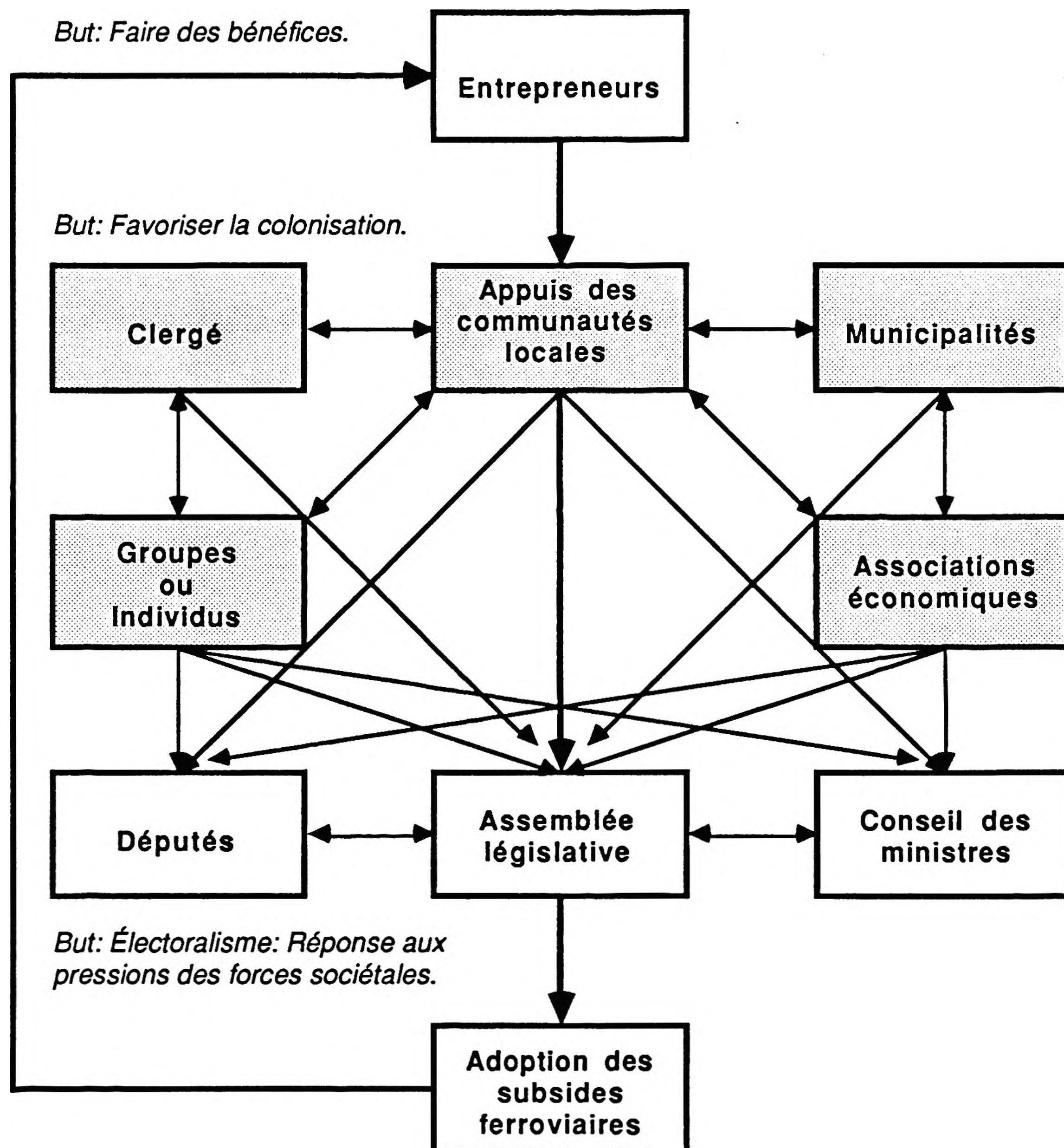
La constatation principale qui ressort de la figure 10.1, c'est que, tout au long de la période étudiée, les groupes issus des instances populaires et locales ont été les principaux émetteurs des messages relatifs aux chemins de fer. Pour les cinq époques de référence s'échelonnant de 1867 à 1920, ils occupèrent globalement 44,3% du discours sur le projet ferroviaire. A cet effet, lorsque la contribution des entreprises privées au processus de démarchage est retranchée des calculs, il appert que 86,1% des messages sont issus de groupes ou de citoyens Québécois francophones, ce qui démontre l'intérêt de la population autochtone pour le développement ferroviaire du pays.

Le gouvernement du Québec

Quant aux forces évoluant à l'intérieur de l'appareil gouvernemental constitué des parlementaires et des membres de la fonction publique, elles ont également participé activement au processus décisionnel; toutefois le poids des corps impliqués est inégal. Les députés de l'Assemblée législative occupent une place de choix en monopolisant 92,7% des communications laissant aux représentants de l'administration publique un mince 6,4% de cette production.

Il ressort avec évidence qu'au sein du processus de prise de décision qui façonne la politique, les députés et les membres du Conseil des ministres sont les personnages qui détiennent les leviers décisionnels importants. La concentration du pouvoir entre les mains des hommes politiques explique pourquoi c'est vers ces agents que les forces sociétales ont orienté leur démarchage (figure 10.2). Ceci s'est fait au détriment des fonctionnaires dont le rôle décisionnel était fort limité.

Figure 10.2: PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT D'UN CHEMIN DE FER



Pour ce qui est de la place minime occupée par les membres de l'administration publique, elle n'étonne guère sachant que la structure administrative est très réduite et peu développée. Le gouvernement du Québec n'employait que 94 employés en 1870-1871 tandis que ce nombre s'établissait à 199 en 1895-1896 (7). Dans l'ensemble du processus gouvernemental, le pouvoir décisionnel était concentré presque exclusivement entre les mains des membres du Parlement et du Conseil exécutif, ce qui explique le rôle restreint que jouait à cette époque l'appareil administratif du gouvernement.

L'analyse de contenu démontre que les membres du Parlement, notamment ceux affiliés au parti gouvernemental, occupent une position stratégique dans le mécanisme décisionnel. Telle une courroie de transmission, il s'avère que le député est l'élément fondamental qui permet aux forces sociétales d'octroyer un caractère officiel à leur demande, tout en s'en servant pour diffuser et appuyer leur requête auprès du gouvernement. Le parlementaire, de surcroît celui siégeant au Conseil exécutif, est une composante essentielle et active située au coeur du processus décisionnel. Il constitue le canal par excellence qui aide les groupes d'intérêt à introduire, auprès des membres de l'Assemblée et du Conseil des ministres, leurs sollicitations afin d'obtenir les subsides désirés dans le dessein de soutenir leurs activités (figure 10.2).

La communication entre les élus et les groupes influents des forces sociétales était d'autant plus simplifiée, sachant qu'il existait une affinité sociale, et professionnelle entre ces individus. Au cours des années 1867-1920, plus des trois quarts des membres de l'Assemblée avaient une profession affiliée à un des types d'occupations suivants: 1) des professions libérales, et financières; 2) industriels et cadres supérieurs; 3) semi-professionnels; 4) commerçants et petits administrateurs.

La sollicitude des députés pour les questions ferroviaires était d'autant plus rehaussée sachant que plusieurs étaient des membres actifs de conseils d'administration de compagnies de chemin de fer et détenaient plusieurs actions dans lesdites entreprises. Les députés Louis Beaubien, Joseph-Adolphe Chapleau (1840-1898) qui présidèrent les destinées du Montréal-Occidental, ainsi que Guillaume Alphonse Nantel, sont des exemples de ces personnages qui se retrouvaient en sérieux conflits d'intérêts lorsque la Chambre votait des subsides à leurs compagnies.

Dans un tel contexte, l'intérêt individuel se confondait et transcendait parfois l'intérêt de la nation. Ces liens intimes étaient tellement répandus qu'ils menaçaient l'intégrité et l'autonomie des parlementaires. Le 27 février 1878, le député libéral de Saint-Hyacinthe, Pierre Bachand,

---

(7) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 70.

proposa à la Chambre le vote d'une loi qui aurait empêché un membre du Parlement de siéger sur un conseil d'administration, de détenir des actions dans une compagnie ferroviaire ou d'une compagnie participant à la construction d'un tel ouvrage (8). Le projet de loi ne franchit pas l'adoption de principe sachant qu'une vingtaine d'élus auraient dû se résigner à abandonner leur poste au Parlement (9).

La prépondérance de messages issus de députés affiliés au Parti conservateur (59,3%) n'est pas insolite sachant que cette formation politique pilota les destinées du Québec presque sans interruption entre 1867 et 1896. La situation s'inversa au cours de la décennie 1891-1900 alors que le Parti libéral forma, sans interruption jusqu'en 1936, le gouvernement du Québec. La variation du nombre de sièges obtenus explique le renversement de situation en faveur de cette dernière formation politique (10).

La lecture de nombreuses pétitions adressées aux députés et à l'administration publique démontre que les groupes locaux assimilaient les enjeux, ainsi que les effets géo-économiques que pouvaient engendrer le chemin de fer sur leur territoire. Cependant, l'étude de ces documents démontre une constante. Généralement les pétitions avaient été provoquées par un entrepreneur privé qui par l'entremise du leader spirituel de la communauté, le curé, homme instruit et influent auprès de ses paroissiens, rédigeait et s'occupait de recueillir les signatures de ses fidèles.

En décodant le message dominant ces humbles requêtes, le chercheur découvre que l'entrepreneur ferroviaire laissait souvent miroiter aux communautés locales que la construction d'une voie ferrée serait fort bénéfique au développement agricole. Un tel discours recueillait rapidement l'appui des élites locales et de la population (la consultation des pétitions démontre que plusieurs dizaines de citoyens signaient ces documents). Ce phénomène a été renforcé au cours de la crise économique ayant affecté le Québec durant les années 1870. Le rail constituait le remède miracle qui délivrerait le peuple de la misère chronique à laquelle il était soumis quotidiennement.

---

(8) Débats de l'Assemblée législative. Pierre Bachand, 27 février 1878, pp. 268-269.

(9) HAMELIN, Marcel (1974) Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878). p. 287.

(10) Un tel renversement dans l'origines des messages est normal, sachant que plus un parti détient au Parlement de sièges, plus sa part dans les interventions devant la Chambre seront importantes.

Dans un tel contexte socio-économique, les entrepreneurs ont eu recours à maintes reprises au poids populaire, donc politique, afin de faire infléchir les bonnes grâces gouvernementales en leur faveur. Il n'était pas rare que ces hommes d'affaires, habiles manipulateurs des masses populaires, utilisaient ces dernières pour prendre le gouvernement en otage. Parfois sans ambages, ils usaient de tous les moyens pour assurer la réélection d'un député ayant soutenu leurs demandes de subsides en contribuant généreusement à sa caisse électorale:

> En nous accordant ces subsides, non seulement vous ferez un acte de justice mais vous donnerez le pain quotidien à vos amis et à toute notre brave population et vous aurez droit, vous et le gouvernement libéral, à la continuation de notre dévouement et de notre reconnaissance. (11)

A la lecture du préambule des pétitions et des requêtes adressées au gouvernement par les entreprises privées, il est évident que celles-ci avaient identifié les cordes sensibles (p. ex. la mission colonisatrice du rail), ainsi que les problèmes auxquels était confronté le peuple québécois. Invariablement, les demandes de subsides aux chemins de fer adressées au gouvernement par les grands princes du rail qu'étaient les Sir Hugh Allan, Horace Jansen Beemer et Louis-Adélard Sénécal reprennent un discours répété où l'aménagement du territoire, et le développement économique régional occupent une place centrale. La lecture de ces documents révèle que le chemin de fer est un outil de colonisation qui est appelé à servir cette grande oeuvre nationale si utile à la prospérité géo-économique du nouveau pays.

Dans son discours du budget pour l'année financière 1874-1875, le trésorier Joseph Robertson entretient la Chambre au sujet de cette fièvre qui s'emparait des entrepreneurs ferroviaires:

> A la vérité, les avantages de certaines entreprises sont exposés en termes si éloquents et si énergiques qu'on serait presque tenté de croire que le bien-être non seulement de la province, mais encore du Canada et même de l'empire britannique dépend de la construction du chemin en faveur duquel on fait ces réclames. [...] La prospective d'obtenir des contrats lucratifs, d'acquérir de la popularité, éclipse toutes les autres considérations. (12)

Les députés appuyant ces projets ne sont pas épargnés par cette "passion" des chemins de fer. Ils reprenaient un discours stéréotypé ainsi qu'une argumentation calquée sur celle produite par les forces sociétales. En Chambre, les défenseurs du chemin de fer en faisaient un outil appelé à

---

(11) ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 744, Lettre de Monsieur Parisien du chemin de fer de la Petite Nation, 15 février 1911.

(12) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 139.

assurer “la rédemption [du] Québec” et “la prospérité” tandis que d'autres le qualifiaient de “grande oeuvre nationale” et “d'entreprise nationale” (13).

Les sections subséquentes sur la répartition géographique du discours, ainsi que sur les aspirations investies, ont pour objectif d'approfondir les fondements intrinsèques de ces groupes pour l'expansion du réseau ferroviaire. Elles permettront de cerner les éléments déterminants et authentiques ayant motivé l'aménagement du territoire et du développement économique régional du territoire québécois par le biais du chemin de fer.

10.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

L'édification du réseau ferroviaire québécois s'est effectuée grâce à l'implication de nombreux citoyens Québécois francophones, Québécois anglophones et, dans une moindre mesure, par l'apport et les initiatives de quelques promoteurs étatsuniens et français. Toutefois, les anglophones, contrairement aux francophones, détenaient une puissante force économique privée qui leur a permis d'initier la plupart des grands projets ferroviaires.

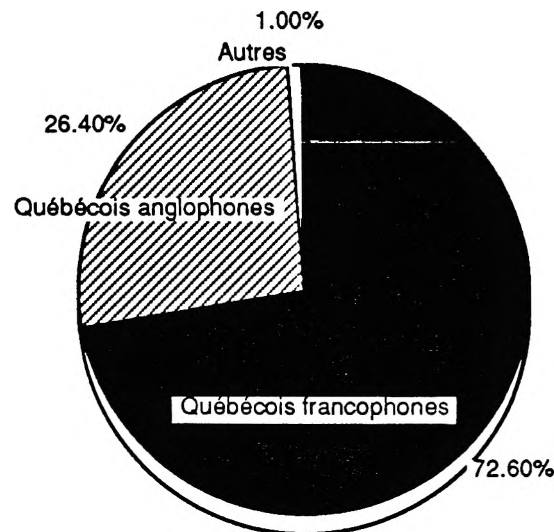
Malgré le fait que le contrôle de la plupart des grands projets échappait aux premiers habitants européens du pays dès la fin du XIXe siècle, quelques industriels francophones, oeuvrant dans le secteur des pâtes et papiers et soutenus par des capitaux autochtones, s'impliquèrent dans la construction de voies ferrées. Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, Julien-Édouard Dubuc avec le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! et la famille Rolland dans les Laurentides avec le chemin de fer de Colonisation du nord en sont deux exemples. La vocation principale de ces ouvrages était de bonifier l'approvisionnement de leurs usines en matières ligneuses.

Dans l'ensemble des messages analysés, les Québécois francophones dominent le discours en détenant 72,6%, la part des anglophone est de 26,4%, alors que ceux issus des groupes ou individus étatsuniens et français est inférieure à un pour cent (figure 10.3). Il est évident qu'à la lueur de ces chiffres, le développement ferroviaire subventionné par le gouvernement du Québec est avant tout l'affaire des francophones et des anglophones.

---

(13) Débats de l'Assemblée législative. Jacques-Philippe Rhéaume, 16 décembre 1870, pp. 153-155. Louis-Napoléon Asselin, 19 mars 1885, p. 297. Guillaume-Alphonse Nantel, 22 avril 1885, p. 1153.

Figure 10.3: ORIGINES ETHNIQUES EN PRÉSENCE, 1867-1920



Nonobstant, le nombre de messages émis par les francophones n'est pas proportionnel au poids démographique qu'ils occupaient au sein de l'État québécois. Durant la période 1867-1920, leur poids démographique oscilla entre 79% et 80% de la population totale du Québec (14). Les anglophones ont occupé dans le discours un rôle important, notamment en raison du vif intérêt qu'ils portaient au transport sur rail et de la domination économique qu'ils exerçaient au Québec. Pour un investisseur averti, ces ouvrages de transport constituaient une source de profits rapides qui appuieraient l'expansion économique du Québec grâce aux nouveaux marchés qui s'ouvraient en Amérique du Nord. Détenant des capitaux financiers ou soutenus par de puissantes institutions financières canadiennes, britanniques ou étatsuniennes, ils s'intéressèrent et s'impliquèrent activement dans la création de compagnies ferroviaires.

Les forces sociétales

Chez les forces sociétales, la majorité des messages recensés, soit 68,9%, ont été produits par des Québécois francophones. Ce pourcentage inférieur à la moyenne générale s'explique par le fait que 59% des messages issus de l'entreprise privée, principal intervenant des agents sociétaux en matière de politique ferroviaire, furent générés par des entrepreneurs anglophones (53,8%), étatsuniens (3,3%) et français (1,9%). Il est à noter que cette répartition table sur des

---

(14) KEYFITZ, Nathan (1971) Développement démographiques au Québec. p. 232.

données plutôt conservatrices, sachant que plusieurs francophones effectuaient du démarchage auprès du gouvernement du Québec pour le compte d'entrepreneurs ferroviaires. Ainsi, il n'était pas rare de voir siéger sur les conseils d'administration d'entreprises ferroviaires dirigés par des anglophones quelques francophones. Ces administrateurs dits de façade, c.-à-d. sans pouvoir réel, se recrutaient parmi les membres des professions libérales qui détenaient une influence politique dans leur milieu et sur la scène nationale. Les entrepreneurs soucieux de récolter les subventions gouvernementales n'hésitaient pas à nommer des parlementaires influants sur leur conseil.

Quant au clergé catholique, c'est en son giron que l'on retrouve le message où la proportion des émetteurs Québécois francophones est la plus appréciable, soit 97,1%. Cela n'est guère surprenant car les francophones ont toujours dominé l'appareil ecclésiastique catholique tandis que les anglophones y étaient minoritaires.

Le gouvernement du Québec

Quant au discours produit par les élus du peuple, 73,2% ont été émis par des francophones alors que les anglophones contribuèrent à 26,8%. Encore là, la sympathie des députés anglophones pour le rail ne fait pas de doute.

C'est au sein du Parti conservateur que l'on retrouve la proportion la plus importante de députés anglophones ayant participé aux débats sur la politique ferroviaire en détenant 29,8% des messages, alors qu'au Parti libéral ce rapport s'établissait à 22,9%. Quant à l'administration publique, elle constitue un château-fort des francophones en matière de discours ferroviaires. Des messages recensés, 91,2% proviennent de fonctionnaires francophones.

10.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Dans un chapitre antérieur, la distribution géographique des subventions au transport sur rail a permis de dresser un profil régional de la répartition des fonds publics québécois affectés à ce poste. Dans le dessein de déterminer s'il existe une liaison entre le démarchage effectué par les forces sociétales auprès du gouvernement et la division spatiale des extrants de programmes ferroviaires, il faut établir la représentativité géographique du discours (Annexe B).

La grande région de Montréal (Montréal-Centre, Rive Nord, Rive Sud) a toujours été, dans les messages des forces sociétales et gouvernementales, une cible convoitée pour la construction de

voies ferrées. Cette bienveillance se justifie par la position qu'occupe cet espace au sein du système socio-économique et de la dynamique géopolitique de l'État québécois.

Malgré un poids démographique qui ne dépasse pas, au cours de la période, 26,4% par rapport à l'ensemble du Québec, sa position géographique, alliée à une concentration de l'activité économique, a fait de la région montréalaise un lieu où se rencontraient deux philosophies de développement économique: l'une plus traditionnelle axée sur l'agriculture et l'autre plus progressive tablant sur l'activité manufacturière. La position de la métropole autorisait un accès facile aux deux zones géographiques complémentaires, sur lesquelles reposaient son essor, soit les principaux marchés commerciaux nord-américains (p. ex. débouché pour les ressources naturelles) et les terres pionnières situées au nord (p. ex. bassin des matières premières). Ce sont ces conditions géopolitiques privilégiées qui firent de Montréal la plaque-tournante du réseau ferroviaire québécois et canadien.

Constituant l'assise du réseau québécois, c'est dans cette zone que 54% des crédits alloués aux programmes ferroviaires ont été dépensés. Ces sommes ont été investies en grande partie par le biais de la société d'état Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

La fonction géographique du rail est avant tout de favoriser la colonisation dans la région de Montréal comme le démontre la distribution spatiale du discours (figures 10.4 et 10.9). A l'exception des années 1901-1920 (figure 10.4e) chez les députés, la ventilation des données par sous-région illustre sans surprise que la rive nord de Montréal, terre pionnière du Curé Antoine Labelle, récolte la plus forte représentativité géographique au sein de la région montréalaise.

Toutefois, au fil des décennies, le poids de cet espace dans le discours s'est réduit constamment durant les 53 ans de la période de référence. En 1867-1880 (figure 10.4b), les membres du Parlement référaient à cette zone dans une proportion de 50,9% alors qu'en 1901-1920, elle n'était plus que la cible de moins d'un tiers des discussions (figure 10.4e). Du côté des forces sociétales, une tendance identique est perceptible alors que l'évocation de la région de Montréal passa de 45,8% à 23,1% en 1911-1920 (figures 10.9b et 10.9f).

Un réseau ferroviaire achevé, et répondant aux besoins des utilisateurs, explique les causes de l'intérêt déclinant des agents pour la région montréalaise. L'établissement complété du chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal, une composante du QMOO donnant un accès direct à l'arrière-pays de la métropole, les intervenants avaient maintenant l'ambition de relever de nouveaux défis d'aménagement vers des contrées encore vierges. Cela les conduisit à réorienter leurs discours vers des régions ignorées jusque là. Cette transformation du message s'effectua

au profit des régions de Québec, de la Mauricie-Bois-Francs, de l'Outaouais, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de l'Est du Québec, de l'Abitibi-Témiscamingue et de l'Estrie.

Entre 1867 et 1890, les forces sociétales dirigèrent leur champs d'intervention géographique vers les terres situées entre les villes de Québec et de Montréal, à proximité des rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent (figures 10.9b à 10.9c). Dans les deux premières décennies du XXe siècle, leur attention continua à porter sur ces zones. Néanmoins, cet intérêt se transposa peu à peu en direction de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui étaient des régions privilégiées pour poursuivre l'oeuvre de la colonisation par le clergé catholique, les groupes issus de la population, et dans une moindre mesure, avec un certain retard par les entrepreneurs (figures 10.10a à 10.10c).

Les résultats confondus pour l'ensemble de la période démontrent qu'il existe une tendance similaire entre les choix régionaux des forces sociétales et des députés (figures 10.4 et 10.9). Toutefois, cette correspondance est moins évidente quant aux données obtenues pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, et l'Abitibi-Témiscamingue.

Durant la décennie 1891-1900, cette affinité est moins absolue alors que des signes de divergence apparaissent entre les élus et les agents sociétaux quant aux régions devant être privilégiées par la politique ferroviaire (figures 10.4, 10.9 et 10.10). Alors que leur message convergeait relativement aux régions de la Mauricie-Bois-Francs, de l'Estrie, de Montréal et de la Côte-Nord, il divergeait pour les régions de Québec, de l'Est du Québec, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Dans les années 1901-1910, les différences s'accentuèrent car la corrélation s'affaiblit quant aux liens existant entre les régions devant être avantagées par la politique ferroviaire. Néanmoins, les intervenants s'entendaient pour choisir en premier lieu les régions de Montréal et de Québec.

Les groupes ont accordé continuellement une attention particulière aux régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent, lesquelles ont bénéficié d'une part considérable des fonds publics qui furent affectés à deux projets majeurs: le QMOO et le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean. Toutefois, certaines forces sociétales, telles les groupes spontanés et le clergé, favorisaient la construction de chemins de fer dans des territoires propices à la colonisation comme l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Mauricie-Bois-Francs, l'Outaouais et l'Est du Québec (à l'exception des groupes spontanés). L'ordre de priorité accordé par les parlementaires et les entreprises privées différait en référent à la Mauricie-Bois-Francs, à l'Est du Québec (sauf pour les entreprises privées), à l'Outaouais. L'Abitibi-Témiscamingue, qui fut le centre principal

de la colonisation au Québec dans la première moitié du XXe siècle, ne récoltait qu'un maigre un pour cent.

Au début du XXe siècle, l'attitude prudente des parlementaires permet de poser l'hypothèse qu'ils voulaient limiter l'aide financière à la consolidation du réseau au sein des zones ayant déjà une infrastructure ferroviaire de base. Ceci fut fait dans le dessein d'améliorer la desserte des points isolés des lignes, opération devant être effectuée avant d'entreprendre la construction de coûteuses voies ferrées donnant accès à des fronts pionniers dont la rentabilité, à moyen terme, n'était pas assurée sur les plans politiques et économiques.

Il est donc à supposer que cette tendance indiquait que les élus privilégiaient la fortification du réseau existant. Ils avaient pour ambition d'adapter les régions concernées au processus d'industrialisation en cours au Québec, en leur offrant un débouché vers les grands centres industriels nord-américains, tout en y favorisant le développement agro-forestier, alors que le processus de colonisation était à un stade avancé dans plusieurs de ces régions (p. ex. Outaouais, Mauricie-Bois-Francs et Est du Québec).

L'inclinaison générale démontre que l'allégeance politique de même que l'origine ethnique d'un député n'ont pas eu d'influence significative sur la représentativité géographique du discours (figures 10.7 et 10.8). Seules les régions de Québec (3,5%) et de l'Estrie (3,2%) amènent des divergences notables entre les élus, alors qu'il existe une faible corrélation (écart de 3,2%) entre les choix géographiques des Libéraux (1,5%) et des Conservateurs (4,7%) relativement à ces deux zones (figures 10.5 et 10.6).

Distribution géographique du discours en rapport avec les extrants financiers de la politique ferroviaire

Pour les régions de Montréal, de Québec et de la Côte-Nord, il existe une adéquation parfaite entre la distribution géographique des subsides au transport sur rail et la répartition du discours des deux grands groupes d'intervenants (tableau 10.1). En Outaouais et en Mauricie-Bois-Francs, il y a une corrélation modérée (écart de 1,6%) entre l'aide financière et le discours [15].

---

(15) Nous estimons qu'un écart entre les coefficients de variation se situant entre 0,016 et et 0,030 est acceptable. Il permet d'établir l'existence d'une corrélation atténuée entre deux variables, alors qu'une différence égale ou inférieure à 0,015 dénote une forte corrélation.

TABLEAU 10.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES SUBSIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET GOUVERNEMENTALES (1867-1920)

Forces gouvernementales	Forces sociétales	Total agrégé	Subsides
1. Montréal	1. Montréal	1. Montréal	1. Montréal
2. Québec	2. Québec	2. Québec	2. Québec
3. Mauricie-Bois-Fr.	3. Saguenay-Lac-St.	3. Mauricie-Bois-Fr.	3. Outaouais
4. Outaouais	4. Mauricie-Bois-Fr.	4. Outaouais	4. Mauricie-Bois-Fr.
5. Est du Québec	5. Outaouais	5. Saguenay-Lac-St.	5. Est du Québec
6. Saguenay-Lac-St.	6. Abitibi-Témis.	6. Est du Québec	6.Saguenay-Lac-St.
7. Estrie	7. Est du Québec	7. Abitibi-Témis.	7. Estrie
8. Abitibi-Témis.	8. Estrie	8. Estrie	8. Abitibi-Témis.
9. Côte-Nord	9. Côte-Nord	9. Côte-Nord	9. Côte-Nord

Dans l'ensemble des régions mentionnées ci-dessus, à l'exception de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord, le QMOO constitue la pierre angulaire des projets ayant attiré l'attention des intervenants. Par contre, il y a une distorsion partielle entre les résultats obtenus pour les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de l'Estrie.

Ces résultats démontrent que l'action des forces sociétales et gouvernementales n'était pas totalement en symétrie, le gouvernement du Québec n'ayant pas toujours tenu compte de leurs demandes, car l'allocation des deniers publics, dans ces trois dernières régions, n'équivalait pas à l'intensité de la représentativité géographique des groupes de pressions (p. ex. le clergé). Dans ce contexte, comme le note Hamelin (1974), la politique ferroviaire, en raison de sa générosité, suscita un intérêt formel qui contribua à:

> [...] la multiplication des projets de chemins de fer [qui] exaspère les rivalités régionales au sein de l'Assemblée et suscite des alliances qui se disputent, âprement parfois, les faveurs gouvernementales. (16)

---

(16) HAMELIN, Marcel (1974) Op.cit., p. 190.

Les quelques distorsions relevées entre la répartition géographique du discours et des subventions, démontrent que le Conseil exécutif n'acquiesçait pas automatiquement aux requêtes des forces sociétales. Il se réservait une marge de manoeuvres lui permettant de gérer la distribution des extrants monétaires en fonction de considérations politiques, économiques et géographiques.

Dans ses décisions, le Conseil semble privilégier l'aide aux projets prometteurs générés par des ambitions pragmatiques plutôt qu'utopiques. Le refus d'acquiescer aux nombreuses demandes de subsides (Annexe E) pour l'établissement d'un lien entre le Québec méridional et la côte du Labrador constitue un excellent exemple de cette attitude.

Dans le dessein de rentabiliser l'utilisation des fonds publics, le Conseil des ministres se devait d'injecter les crédits dans les zones susceptibles de procurer à moyen terme des effets sur le développement de l'État québécois. Il avait le désir de favoriser un équilibre entre les ambitions régionales des agents et de concentrer les fonds dans les comtés populeux du Québec, donc rentables sur le plan électoral, ce qui explique probablement pourquoi les régions périphériques obtinrent moins de subventions.

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, très présent dans le discours des forces sociétales (11,8%) en raison des possibilités offertes pour la colonisation et le développement d'une économie régionale axée sur l'agriculture et l'exploitation forestière, n'est pas très prisé chez les élus (4,3%). Par ailleurs, l'Estrie, malgré le peu d'attention qu'elle attire chez les forces sociétales (1,7%), réussit à récolter quatre pour cent des subsides totaux. Cet écart s'explique indubitablement par la volonté gouvernementale de calmer les députés anglophones qui estimaient que cette région était défavorisée par la politique ferroviaire pour des considérations ethniques. Ce dernier point sera analysé plus amplement dans la section sur la direction des propos.

10.4 L'OBJET DE L'INTERVENTION

Le transport des marchandises ainsi que le transport interurbain des passagers constituent respectivement 50,1% et 49,9% de l'objet d'intervention des intervenants, ce qui atteste que les groupes d'intérêt attribuent une fonction équivalente à ces deux concepts d'utilisation du rail.

L'administration publique obtient des résultats quasi identiques à ceux issus des forces sociétales: cinquante pour cent pour la première option contre 49,1% pour la seconde. Le tramway ne retient que moins d'un pour cent des intentions (Annexe J).

Le discours à l'Assemblée législative indique des résultats sensiblement identiques à ceux obtenus pour les forces sociétales. Toutefois une différence de 3,8 points sépare le transport ferroviaire de marchandises qui obtient la faveur de 51,7% des élus contre 47,9% pour le transport des passagers. Cette disparité si mince soit-elle est attribuable à la préférence plus marquée des députés conservateurs et des libéraux francophones pour le transport des marchandises au cours de la décennie 1867-1880. A cette époque, le rail constituait avant tout un mode de transport pour les marchandises, alors que le transport des personnes était plutôt restreint sur l'ensemble du territoire, ce qui semble motiver cette légère variation.

Dans les régions de colonisation nouvellement ouvertes à la civilisation, il était impensable de dissocier le transport des marchandises et des passagers, sachant que le rail constituait presque toujours le seul axe canalisant et conditionnant les mouvements intérieurs, ainsi que les échanges entre deux ou plusieurs positions géographiques de l'espace québécois. Les colons avaient besoin du rail, non seulement pour exporter leurs productions agricoles ou importer divers biens des centres urbains auxquels ils étaient liés, mais également pour sortir ou accéder aux terres nouvelles. Au Saguenay-Lac-Saint-Jean (vers Québec), dans les Laurentides (vers Montréal) et en Abitibi-Témiscamingue (vers Montréal), le chemin de fer constitua, pendant plusieurs années, le seul moyen de transport qui permit à ces régions de se désenclaver et de s'intégrer à leur avant-pays respectif. Ce lien intime entre ces deux fonctions attribuées au rail, qui est relevé dans le discours, n'est donc guère surprenant connaissant leur rôle complémentaire.

Quant au tramway (système léger sur rail), qui n'apparaît qu'à la fin du XIXe siècle dans le discours des élus du peuple, son avènement coïncide avec l'urbanisation progressive du Québec. Toutefois, ce système, dérivé de la technologie ferroviaire traditionnelle, occupe l'attention de moins d'un pour cent des messages émis. Mais la mention de ce mode révèle que le Québec est confronté à un mouvement auquel est mise en présence toute nation en voie d'industrialisation, c.-à-d. la croissance spatiale de ses zones urbaines. Tandis qu'en 1871, 22,8% de la population québécoise résidait en milieu urbain, cette proportion atteignait 56% en 1921 [(17)].

Désormais, le Québec était soumis à une nouvelle répartition de sa population entre les milieux urbains et ruraux qui exigeaient l'établissement de nouveaux modes de transport intra-urbain pour faciliter les déplacements des citadins vers leurs lieux de travail, lesquels se trouvaient de plus en plus éloignés des zones résidentielles. L'organisation du transport en commun devenait une nécessité pour des agglomérations comme Québec et Montréal. La trame urbaine se

---

(17) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 51.

déployant vers la périphérie du centre-ville, le temps de parcours pour franchir les points nodaux extrêmes ne cessait d'augmenter.

> Le tramway électrique est lui-même un facteur important de croissance urbaine en stimulant l'expansion vers la banlieue et en permettant la création de quartiers résidentiels éloignés des lieux de travail. (18)

L'objet de l'intervention et l'origine ethnique

Nonobstant l'origine ethnique de l'émetteur, les données obtenues relativement à la variable objet de l'intervention sont homogènes d'un groupe à un autre. De l'ensemble des informations compilées aux fins de l'analyse de contenu, l'objet de l'intervention est l'unique variable où l'origine ethnique n'a pas inféré sur les résultats.

Une seule hypothèse semble expliquer cette cohérence. Cette variable fait référence à deux fonctions ferroviaires souvent indissociables en raison des contraintes auxquelles étaient alors soumis les fronts pionniers quant à l'organisation de leurs réseaux de transports (les routes étaient souvent impraticables ou inexistantes dans les régions nouvelles). Ce choix fonctionnel qui s'offre aux agents, ainsi que les conditions naturelles du territoire étant identiques pour tous, l'équité des résultats n'est que normale car, peu importe l'origine ethnique, tous étaient confrontés aux mêmes contraintes géographiques et logistiques.

Dans un tel contexte, l'exploitation du potentiel offert par la technologie ferroviaire aux fins du transport de marchandises et de passagers relevait avant tout de considérations plus techniques qu'idéologiques. Cette réalité motive l'harmonisation et l'impartialité des réponses obtenues entre les intervenants malgré leur origine ethnique ou leurs activités socio-économiques.

10.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

Le discours de l'ensemble des intervenants sociétaux est nettement orienté vers des considérations agencées à l'aménagement du territoire et le développement économique régional (Annexe K). Ces aspirations se retrouvent dans 76,9% des communications produites durant la période 1867-1920. Quant aux parlementaires, 48,9% de leurs messages s'y rapportent alors que les fonctionnaires y réfèrent dans 70,8% des cas (figures 10.11 et 10.12).

---

(18) DUROCHER, René et al. (1979) Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise. pp. 193-194.

Figure 10.11: ASPIRATIONS INVESTIES (FORCES SOCIÉTALES), 1867-1920

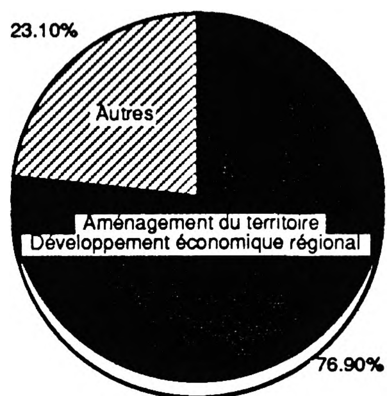
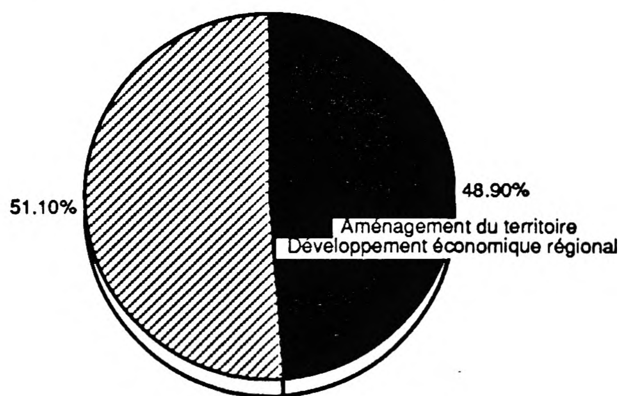
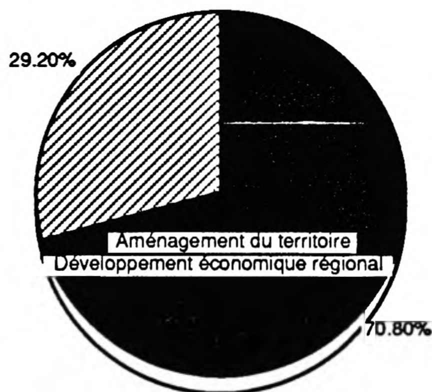


Figure 10.12: ASPIRATIONS INVESTIES (DÉPUTÉS), 1867-1920)



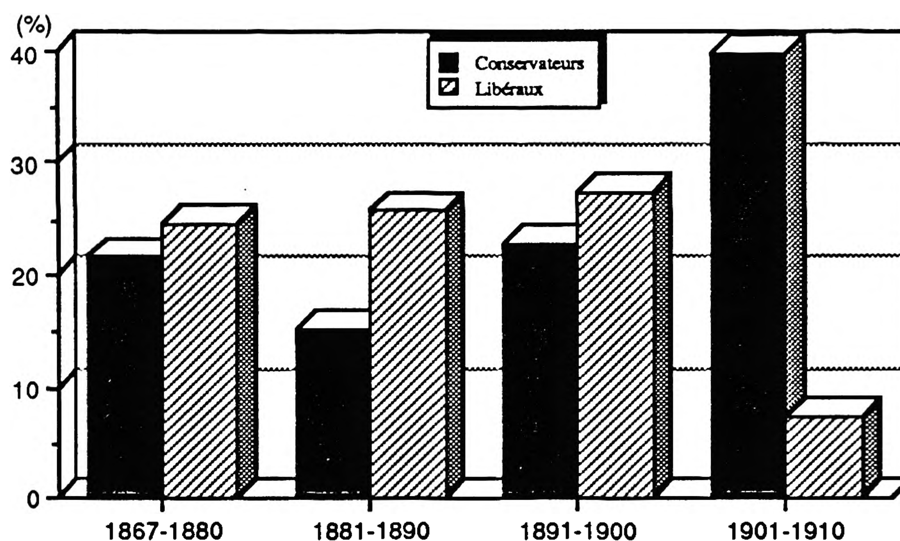
ASPIRATIONS INVESTIES (FONCTIONNAIRES), 1867-1920



La politique ferroviaire suscite chez les représentants du peuple des réactions électoralistes (21,5%). Sur ce point, les forces sociétales n'adhèrent pas aussi facilement à ce but. Lorsqu'ils effectuent du démarchage auprès d'un député, seulement 7,2% ont invoqué qu'un appui chaleureux à la politique et aux projets soumis par les agents sociétaux constitue un acte qui sera rentable auprès de l'électorat.

Pour chacune des décennies, les députés siégeant dans l'opposition traitaient des questions ferroviaires suivant une optique plus partisane et subjective que leurs collègues du parti ministériel. Alors que le Parti conservateur a détenu les rênes du pouvoir presque sans interruption entre 1867 et 1897, les propos électoralistes émanant de cette formation ont toujours été inférieurs proportionnellement à ceux des Libéraux. A l'aube du XXe siècle, lorsque le Parti libéral fut porté par les électeurs à la tête du gouvernement du Québec, ce rapport s'est inversé (figure 10.13).

Figure 10.13: ÉLECTORALISME DES INTERVENTIONS DES DÉPUTÉS, 1867-1920



Cette rivalité qui oppose les membres de l'Assemblée législative est vivifiante pour préserver le caractère démocratique d'un système politique. Dans le régime parlementaire d'inspiration britannique, un des rôles impartis au député d'un groupe politique minoritaire est de surveiller et de critiquer les décisions gouvernementales, tout en défendant devant la Chambre, comme tout autre député, les demandes des citoyens de son comté.

Segmentés suivant l'origine ethnique, les députés francophones avaient une plus forte propension à tenir des propos orientés vers des fins électoralistes, que leurs confrères anglophones. Au sein du Parti libéral, cette caractéristique est particulièrement évidente alors que les messages des francophones reflètent cette aspiration dans 29,7% des cas versus 8,9% pour les Québécois anglophones.

La politique ferroviaire est également perçue, tant par les Conservateurs que par les Libéraux, comme un moyen permettant d'assurer le développement d'une économie nationale (11%). Les forces sociétales appuient cette aspiration avec une intensité réduite. Seulement 2,7% estiment que ce but constitue une des fins à laquelle doit concourir la politique ferroviaire.

Sur l'ensemble des messages émis relativement au nationalisme économique, les Conservateurs lui consacrent 12% de leurs discours contre 9,1% pour les Libéraux. En fonction de l'origine ethnique, les résultats démontrent que 11,2% des francophones retiennent cette ambition. Il est surprenant de constater que 10,7% des aspirations investies par les anglophones soient liées à cet aspect que la politique ferroviaire doit s'efforcer de promouvoir.

Au Parti libéral, les données globales démontrent que les anglophones (10,9%) témoignent d'une attitude plus nationaliste que leurs confrères francophones (8,3%). Il est probable que, dans leurs discours, les anglophones considéraient le développement d'une économie nationale québécoise comme étant une contribution régionale positive concourant à l'essor économique et au contrôle de l'État canadien par des intérêts autochtones.

Pour Honoré Mercier, le QMOO en tant qu'entreprise appartenant au peuple du Québec, avait une mission de promotion sociale et nationale à jouer. A l'image de l'Hydro-Québec, née quelques décennies plus tard, la première société d'État québécoise offrait des carrières prometteuses, tout en permettant à des Québécois francophones de travailler dans leur langue maternelle: "[C'est une] école pour nos compatriotes qui veulent se livrer à la carrière de l'administration ou du service des voies ferrées" (19).

Quant aux autres motivations intrinsèques investies par les intervenants face à l'action gouvernementale dans le secteur ferroviaire, elles sont associées à des considérations socio-économiques (autre que l'aménagement du territoire et le développement économique régional), dans une proportion de 23,1% pour les forces sociétales et de 51,1% pour les députés. Le chemin de fer est appelé aussi à contribuer à la réduction des coûts de transport (2,9%), tout en

---

(19) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 22 janvier 1883, p. 50.

favorisant une croissance de la concurrence intermodale (1,4%). Les autres catégories d'aspirations investies, comme la vocation récréo-touristique ou la volonté de contrebalancer les investissements fédéraux, n'ont été considérées que dans moins d'un pour cent des discours.

La vocation géographique du chemin de fer

Il ressort de l'analyse de contenu un fait indéniable. Les agents assimilaient la fonction géographique du transport en octroyant au chemin de fer une mission organisatrice du territoire. Cette intervention sur l'espace devait seconder à moyen terme le déploiement de la puissance économique et politique de l'État québécois. Dans la convoitise de maîtriser et d'étendre son hégémonie sur les territoires nordiques [20], l'État québécois se devait de disposer des moyens qui optimiseraient la circulation des personnes et des biens tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de son aire de souveraineté.

Les agents sociétaux (9,2%) et les députés (12,5%) perçoivent cette notion de circulation. Ils estimaient que le rail pouvait contribuer à une meilleure mobilité des marchandises et, dans une moindre mesure, à celle des individus.

De tous les premiers ministres, Honoré Mercier fut celui qui transcenda avec le plus de quintessence la finalité de la politique ferroviaire, c.-à-d. accroître la puissance de l'État québécois, une des ambitions chéries par le clergé et la bourgeoisie québécoise. Pour mener à bien ce projet national qui s'appuyait sur l'expansion de l'oekoumène québécois, il s'adjoignit le Curé Antoine Labelle, un ferveur défenseur du chemin de fer, qu'il nomma sous-ministre à la colonisation, le 16 mai 1888.

> [...] Dans deux ans le territoire avait changé; la campagne déserte était devenu habitée.
>
> [...] nous avons toutes les raisons du monde pour nous engager à développer nos ressources naturelles, industrielles et commerciales et par conséquent construire des

---

(20) Rappellons que ce n'est qu'en 1912, que la souveraineté de l'État québécois s'étendit à l'Abitibi et au Nord-du-Québec. Avant cette date, ce territoire était sous la juridiction du gouvernement fédéral, ce qui explique la volonté des agents du XIXe siècle d'y étendre le réseau ferroviaire québécois, avant qu'un autre partenaire de l'État canadien (p. ex. les Ontariens) n'agisse dans ce sens. Les Québécois voulaient ainsi préparer une éventuelle intégration de ces terres à leur État en recourant à une stratégie géopolitique tablant sur l'utilisation du transport sur rail pour accéder et placer cette zone sous leur giron. Les promoteurs du chemin de fer Québec-Baie-James, dans une lettre datée du 2 novembre 1901 et adressée au ministre des Travaux publics, Lomer Gouin, mentionnèrent cette ambition: "[...] If Ontario outstrips Quebec in getting to James Bay, the trade of that vast country will be come tributary to Ontario [...]".

chemins de fer, pour permettre à ceux qui produisent de pouvoir transporter ces produits aussi facilement et à aussi bon marché que possible sur les grands marchés. Et puis, quelle augmentation dans la fortune privée! Combien vaut plus la terre d'un particulier quand un chemin de fer passe près de cette terre, qu'elle ne valait avant le passage du chemin de fer!

> [...] nous allons jeter cinq millions de piastres en argent, pour ces travaux-là [...]. Qui va gagner cet argent? A part des rails d'acier achetés en Europe, qui va gagner cet argent pour les traverses, pour le bois nécessaire aux ponts et pour tous les travaux de ces chemins de fer, qui va faire les travaux et gagner ces salaires? Ce sont les habitants de cette province [...]. (21)

> [...] le marché américain nous étant fermé, nous devons en chercher d'autres et pour cela il faut construire des voies de communications faciles pour transporter à bon marché et rapidement nos produits industriels dans les grands centres et de là en Europe, dans les Antilles ou ailleurs. (22)

> Nous aurons démontré au monde entier qu'un peuple de 1 1/2 million, ne se laissant pas écraser par les menaces d'un peuple de plus de 35 millions, s'est mis à lutter avec courage pour faire triompher la véritable politique nationale, a entrepris des travaux considérables et les a terminés d'une manière avantageuse. (23)

En filigrane de ces paroles prononcées par Mercier à la Chambre, émerge un constat. La présence de circuits de circulation s'avèrent une des conditions essentielles pour soutenir l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Dans son allocution, le premier ministre souligne à juste titre que le chemin de fer métamorphose la géographie des régions traversées, tout en générant des retombées économiques importantes.

Les paroles de Mercier rejoignaient la pensée de Gottmann (1952) à l'effet que "[...] la circulation est à la base de toute géographie et de toute politique" (24) et de Wolkowitsch (1973) qui estime que:

> La circulation est un moyen pour prendre possession de l'espace et en assurer l'organisation. Toutes les civilisations en ont eu conscience. Les tracés des réseaux de transport fournissent les lignes et les points qui attirent les hommes; là, ils se rassemblent et ils produisent. (25)

---

(21) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 22 décembre 1890, pp. 483-484.

(22) Ibid., p. 478.

(23) Ibid., p. 485.

(24) GOTTMANN, Jean (1952) La politique des États et leur géographie. p. 120.

(25) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 340.

Mercier et les intervenants appuyant l'édification d'une nation française, dynamique et prospère, voulaient doter le Québec d'un réseau ferroviaire apte à consolider cet ambitieux projet de société. Dans un tel contexte, le chemin de fer doit être vu, non pas comme une fin intrinsèque, mais plutôt comme une constituante essentielle s'insérant dans une stratégie géopolitique globale visant à développer la puissance de l'État québécois. Ceci s'est fait en bonifiant l'accessibilité à son territoire, tout en tirant profit de ses caractéristiques géographiques.

Le transport sur rail, en tant qu'instrument d'intervention géopolitique et géo-économique, offrait la possibilité d'engendrer des extrants qui auraient valorisé non seulement la colonisation intérieure, mais également le commerce international en octroyant au Québec une place parmi le concert des nations industrialisées.

> [...] Pour développer notre pays, il nous faut des industries, il nous faut des chemins de fer. Qui veut la fin doit vouloir les moyens...
>
> Nous sommes aussi intelligents et aussi industrieux que les habitants du sud. Qu'on nous donne les mêmes moyens d'action et nous le prouverons. C'est ainsi que nous pourrons devenir plus tard les rivaux des Anglais et des Américains et dans l'industrie. (26)

Le chemin de fer était l'instrument de progrès qui avait procuré un essor et une puissance aux États qui l'avaient adopté. Symbole de la réussite et de l'essor économique des pays européens et américains, l'expansion du réseau ferroviaire québécois ne pourrait qu'engendrer des effets aussi positifs et contribuer à la création d'un “pays autonome et moderne” (27) intégré aux pôles dominants de l'économie mondiale.

> [...] vous avez dû constater que les pays les plus avancés à tous les points de vue sont ceux qui chiffrent le nombre de milles de chemins de fer en plus grande quantité. Pourquoi?
>
> Ce n'est pas seulement parce que les chemins de fer constituent un progrès matériel. Ce n'est pas parce qu'il y a un plus grand nombre de milles de chemins de fer qui s'allongent les uns après les autres. [...] c'est parce que ces chemins de fer ont traversé d'immenses contrées incultes, ont développé les terres publiques, ont fait pénétrer la colonisation et la civilisation partout [...] ont engagé des capitalistes à aller y établir des manufactures, et y ont fait construire des villes.

---

(26) AUCLAIR, Élie (1930) <u>Le Curé Labelle: Sa vie et son oeuvre.</u> p. 113.

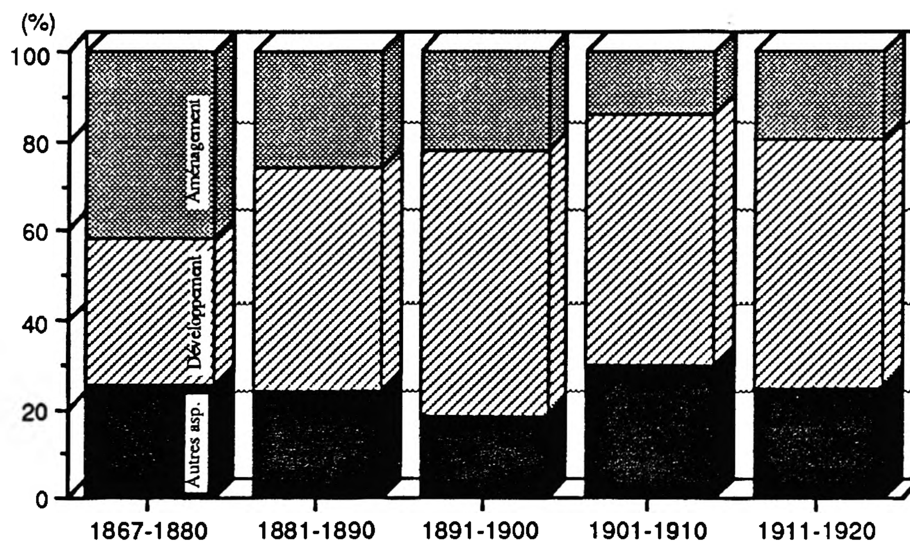
(27) MORISSONNEAU, Christian (1978) <u>La terre promise: Le mythe du Nord québécois.</u> p. 180.

[...] Si ce que je viens de dire est vrai pour la France, l'Angleterre, la Russie, les États-Unis et l'Autriche, à plus forte raison est-ce vrai pour la province de Québec. (28)

Dans le dessein d'acquérir une certaine indépendance face aux marchés d'exportation étatsuniens, le transport sur rail constituait une des clés qui permettrait de diversifier les débouchés pour les produits québécois. Dans cette perspective, Mercier appuya la construction d'une voie ferrée qui aurait relié la Côte du Labrador à la ville de Québec. Ce projet, sans lendemain, aurait fait du Québec la plaque-tournante des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Amérique du Nord, octroyant à ce territoire un rôle stratégique de premier plan en devenant le trait d'union géopolitique entre les peuples industrialisés de l'ancien et du nouveau monde.

Le traitement des données, suivant la décennie, le groupe et l'origine ethnique, permet de déceler des aspects qui sont occultés par une présentation confondues des chiffres. Comme le démontre clairement la figure 10.14, l'attention des principaux acteurs sociétaux porta, au cours des cinq sous-périodes de référence, sur l'aménagement du territoire (entre 18,2% et 30,2%) et le développement économique régional (entre 32,9% et 59,6%). Tant chez les Québécois francophones, les Québécois anglophones et les entrepreneurs étrangers, le transport sur rail est saisi comme un moyen d'intervention géographique voué à appuyer l'édification de l'État québécois.

Figure 10.14: ASPIRATIONS INVESTIES (FORCES SOCIÉTALES), 1867-1920



(28) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, Op.cit., pp. 482-483.

C'est chez les francophones que la mission d'aménagement du territoire du rail est exprimée avec le plus d'intensité, en récoltant des pourcentages toujours supérieurs à ceux obtenus chez les autres ethnies. Suivant les aspirations investies par les forces sociétales, la politique ferroviaire doit viser avant tout à soutenir la colonisation du territoire québécois. De tels résultats ne s'avèrent guère surprenants dans un pays immense à l'oekoumène limité. L'aménagement du territoire est la phase préliminaire qui précède, par l'organisation d'un espace, la stimulation de l'activité économique, objectif fondamental que cherche à optimiser tout État.

Quant à l'aspect développement économique régional du transport sur rail, il retient également l'intérêt de l'ensemble des forces sociétales. L'intensité démontrée par les émetteurs en faveur du développement économique régional s'explique par le fait que c'est l'extrant visé qui constitue l'enjeu terminal et le plus attrayant de ce processus. Il tend à engendrer un ensemble d'effets qui sont répartis entre les acteurs participant au système (p. ex. le profit pour les entrepreneurs).

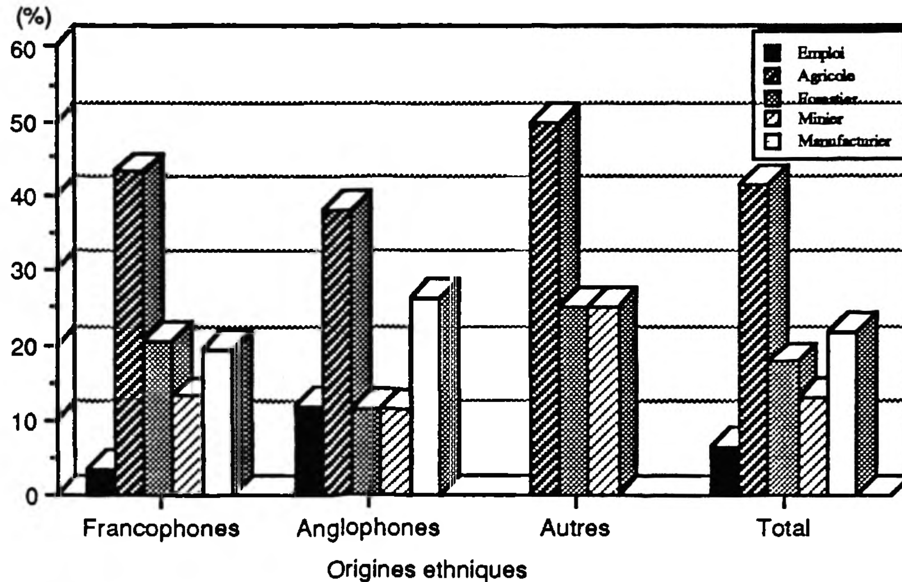
Des aspirations associées au développement économique régional, ce sont les industries du secteur primaire qui remportent la palme auprès des agents, ce qui confirme la vocation octroyée au Québec comme grenier de ressources naturelles. Cette préférence concorde avec la place qu'occupait le secteur primaire dans la vie économique québécoise entre 1867 et 1920.

Le développement agricole retient globalement le plus l'attention des émetteurs (entre 4,6% et 16,9%), suivi par les industries forestières et minières qui deviennent plus populaires dès le début du XXe siècle en raison de la demande de matières premières générées par les industriels étatsuniens (figure 10.15). Quant au secteur secondaire, il obtient aussi l'égard des agents, mais dans une proportion déficiente en comparaison avec les résultats cumulés du secteur primaire.

L'étude suivant l'origine ethnique démontre qu'une majorité d'intervenants Québécois francophones souhaitaient que le rail appuie le développement agricole. L'intensité du discours tenu par les francophones vers ce secteur explique pourquoi il détient la première place au palmarès des aspirations (figure 10.15).

Les anglophones et les étrangers avaient des désirs semblables aux francophones en matière d'agriculture. Toutefois, avec plus d'intensité que ces derniers, les étrangers privilégiaient le chemin de fer en vue de favoriser l'essor des secteurs forestiers et miniers, tandis que les anglophones voulaient appuyer l'industrie manufacturière. Cela démontre que leurs ambitions s'attachaient bien plus à l'exploitation des richesses naturelles du territoire qu'à la colonisation en vue de soutenir l'essor de l'agriculture.

Figure 10.15: FACETTES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL, 1867-1920



L'objectif de la colonisation qui est appuyé principalement par le clergé est invoqué avec force par les entrepreneurs. Les demandes de subventions des compagnies ferroviaires qui sont acheminées au gouvernement du Québec font une place importante au rôle du chemin de fer comme agent d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Louis-Adélard Sénécal, puissant et controversé entrepreneur ferroviaire, fut un de ces individus qui exploita avec doigté les préoccupations en vogue au sein de la société québécoise, en vue d'obtenir de généreux subsides:

> Je vous rappellerai les circonstances particulières dans lesquelles se trouve cette entreprise. Ce n'est pas une simple oeuvre commerciale dont les promoteurs ont pour objet de réaliser un bénéfice.
>
> Le but premier du chemin est de donner un débouché aux orphelinats agricoles de Montfort qui, au témoignage de tous, rendent de grands services à la société comme vous le savez d'ailleurs. En même temps, le chemin est destiné à contribuer puissamment à la colonisation du nord, à aider aux colons déjà établis dans cette région jusqu'à Arundel et à y en attirer de nouveau. (29)

Devant ces intentions philanthropiques, il est permis de s'interroger sur les fondements véritables qui incitaient certains entrepreneurs à investir dans les chemins de fer québécois pour la seule et unique cause de la colonisation. Young (1978) en arrive à la conclusion que leurs

---

(29) ANQ, Op.cit., Article 727, Lettre de Louis-Adélard Sénécal, 2 janvier 1895.

objectifs sont tout autres et que la colonisation n'est qu'un alibi, cachant des intérêts économiques et politiques (30). Gervais (1978) confirme cette suspicion:

> [...] il faut souligner au départ que les constructions de chemins de fer répondent aux besoins des grands pays capitalistes du XIXe siècle. Sur place, les grands exportateurs de ressources trouvent des alliés naturels parmi ce nombre croissant de promoteurs, d'entrepreneurs, de contracteurs et de politiciens qui veulent favoriser l'amélioration des moyens de transports. (31)

A la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, les entrepreneurs anglophones, étatsuniens et français récupèrent eux aussi cette vocation. Dans leur démarchage, ils réfèrent à cette mission quasi-divine octroyée par les Québécois francophones au chemin de fer. Les investisseurs étrangers avaient compris qu'ils se devaient d'invoquer la vocation colonisatrice du rail, thème cher aux Québécois, afin d'obtenir avec plus d'aisance l'aide financière octroyée aux compagnies de chemin de fer par le gouvernement du Québec.

Dans l'ensemble, le discours confondu des agents véhiculait un message positif où l'ensemble des acteurs de l'État québécois devait sortir gagnant. Pour la classe ouvrière, l'avènement du chemin de fer et du développement économique qui est généré, sont synonymes de prospérité nouvelle, tandis que les élus du peuple attentifs aux demandes issues des forces sociétales sont avides de récolter l'appui d'un peuple heureux et satisfait de leur condition socio-économique. Quant au clergé, il aura réussi à sauvegarder la foi et la langue de ses ouailles, alors que les entrepreneurs ferroviaires auront récolté les retombées économiques inhérentes à leurs investissements.

Visions géopolitiques du territoire québécois et chemin de fer

Les aspirations investies et les espoirs placés dans la politique ferroviaire transcendent deux stratégies géopolitiques: celle du clergé et des entrepreneurs. Malgré le fait qu'ils aient été le fruit d'acteurs aux idéologies distinctes, ces plans s'avérèrent complémentaires car tablant sur la position géographique qui est immanente au Québec. Le Père P-E. Gendreau, président du chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue, est un de ces émetteurs qui discernait cette déterminante de la géopolitique d'un État: "[...] la position stratégique, au point de vue de la

---

(30) YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85) p. 141.

(31) GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895). p. 503.

colonisation de ce vaste territoire, sont autant de raisons qui rendent nécessaire l'achèvement de ce chemin [de fer]" (32).

La position est un des ferments intrinsèques à ces deux stratégies. C'est sur la position d'un territoire que s'appuient le maillage et l'organisation des échanges internes et externes, lesquels sont constitués en fonction de sa géographie, mais opérationalisés sous l'impulsion des courants idéologiques en vigueur dans le système. Suivant Gottmann (1952):

> La position est la caractéristique la plus géographique d'un territoire. C'est aussi la caractéristique la plus importante en politique, parce que la position définit le système de relation situant ce territoire, ce compartiment d'espace dans ses rapports avec tous les autres compartiments avec lesquels il existe des communications, directes ou non.
>
> Ce seront les caractères [de la géographie physique] qui affecteront les transports, car la valeur d'une position physique dans un système de relations change avec une évolution que la circulation des hommes, des choses et des idées exprime et organise. On peut donc s'attendre à voir les conditions de circulation à travers un territoire donné et autour de ce territoire influencer sérieusement la signification de sa position. (33)

Le clergé avait perçu le rôle géopolitique qu'offrait le chemin de fer en tant que planche de salut pour la survivance du peuple québécois. Ce moyen de transport, qui devait offrir un accès aux nouveaux territoires, s'inscrivait dans une stratégie de peuplement intensif de ces franges pionnières, en vue d'appuyer un repositionnement géographique du peuple québécois dans l'État québécois. Le géographe Asselin (1982) a étudié les motifs idéologiques qui amenèrent l'Église à appuyer cette poussée vers le nord. Il estime que la clé de voûte de cette stratégie reposait sur la position géographique de cet espace au sein du continent nord-américain. En concentrant le peuple québécois dans les contrées nordiques, l'Église cherchait à protéger ses ouailles de l'influence anglo-saxonne:

> [...] la transplantation en Abitibi, en plus d'une assiette spatiale indispensable à l'expansion de la race, portait en elle la volonté indéniable de la part de l'Élite de créer un isolant culturel.
>
> [Le Québécois francophone] s'y plairait et, pour de nombreuses générations, il n'aurait plus à redouter la dispersion et l'assimilation contre lesquelles l'étroitesse du Sud et la faible rétention d'une frontière politique trop perméable ne pouvaient

(32) ANQ, Op.cit., Article 762, Lettre du Père P-E. Gendreau, 23 janvier 1889.

(33) GOTTMANN, Jean (1952) Op.cit., pp. 78-79.

> plus rien. [...] Liberté économique bien sûr, mais aussi liberté de s'épanouir en tant que peuple, de se bâtir un pays à l'image de ses traditions et de sa culture (34).

Cet isolat, tout en préservant le peuple de l'assimilation et en lui offrant une prospérité nouvelle, favorisait sa souveraineté sur son territoire tout en octroyant un meilleur contrôle des élites et du clergé sur les masses populaires. Ce processus d'aménagement avait l'ambition utopique de jeter les bases d'une nation regroupant un peuple ayant une foi religieuse et une langue commune.

La construction de chemins de fer constituait autant d'entreprises à caractère national qui résoudraient les problèmes auxquels étaient confrontés les Québécois francophones et qui concourrait à la création d'une nation homogène. Les espérances fondées dans le développement du réseau ferroviaire s'inscrivaient dans cette perspective. Il devait appuyer l'accessibilité aux fronts pionniers, notamment dans les régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent, et détourner à son avantage l'exode des Québécois vers les États-Unis et l'Ouest canadien.

Le clergé se faisait le défenseur de cette vision géopolitique. Pour ce peuple démuni d'une nation et du contrôle de son destin économique, l'acquisition des terres constituait le moyen de conquérir et d'asseoir son pouvoir. Cette idée concorde avec la pensée du géographe allemand Ratzel (1844-1904), qui soutien que "le développement de l'État consiste pour une part dans la mise en valeur des propriétés du sol" (35).

> [...] tant que les habitants soumis n'ont pu être expulsés, le sol affirme peu à peu sa puissance. Les vaincus ont toujours l'avantage d'habiter un territoire qui leur appartient de par leur travail; ils y sont, au sens le plus entier, "chez eux" (36).
>
> Le rail et les caractéristiques géographiques du territoire allaient offrir une chance au peuple québécois de consolider et d'étendre son influence géopolitique au nord du fleuve Saint-Laurent. Antoine Labelle transcende cet espoir en soutenant que "si avec le sol nous pouvions avoir les chemins de fer, l'avenir était à nous" (37).

L'ensemble de cette stratégie prônée par le clergé et par une partie de la bourgeoisie francophone, reposait sur la création d'un espace appelé à devenir le véritable foyer des francophones d'Amérique, tout en étant susceptible de perpétuer sa postérité. Suivant Labelle, pour arriver à cette fin, le "véhicule par excellence de la colonisation, ce sont les chemins de fer

---

(34) ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique. p. 154.

(35) RATZEL, Friedrich (1988) Géographie politique. p. 35.

(36) Ibid., p. 70.

(37) DUSSAULT, Gabriel (1983) Op.cit., p. 126

qui changent la face du pays comme par enchantement" [38]. Tandis que pour d'autres ecclésiastiques, il devait "rendre un service immense à la colonisation" [39], et favoriser le développement et la prospérité des territoires traversés [40].

Les espoirs investis dans le rail amènent même certains membres du clergé à le considérer comme un instrument pouvant attirer et récupérer de l'assimilation les jeunes francophones les plus talentueux résidant en dehors du Québec. Devant cet objectif social, le transport ferroviaire pouvait contribuer à la scolarisation, à la protection de la langue française et de la foi catholique pour des centaines de petits Québécois appelés à former l'élite de demain. Une de ces requêtes, qui était adressée au gouvernement, par le supérieur du Collège Bourget, atteste de cette préoccupation:

> Le Collège Bourget désire obtenir du Gouvernement local (le gouvernement du Québec) les subsides généralement accordés en de pareilles circonstances pour aider à la construction d'une voie ferrée.
>
> [...] cette voie devra surtout favoriser et développer l'éducation canadienne-française, et par là accroître le mouvement national qui se produit chez nos compatriotes de la Province voisine (l'Ontario) qui nous confient chaque année plusieurs de leurs enfants. [41]

La construction du chemin de fer Montréal et Ottawa, qui reliait Vaudreuil au comté de Prescott (Ontario) se trouvait justifiée. Comme le note le curé Boutin dans une lettre au premier ministre Mercier:

> Les anglais eux-mêmes, quoiqu'à regret, appellent les comtés de Prescott et Russell des comtés français et cependant ils accordent difficilement l'éducation, même primaire, à nos compatriotes canadiens-français. [42]

Une telle mission culturelle et religieuse octroyée au chemin de fer est rarissime dans le monde du transport, reflétant les particularismes de la société québécoise. Le rail devait fournir aux communautés franco-ontariennes un accès économique et facile à une éducation en français,

---

(38) LABELLE, Antoine (1889) Rapport général du commissaire de l'Agriculture et de la Colonisation de la province de Québec 1888. pp. 10-11.

(39) ANQ, Op.cit., Article 762, Lettre du Père P-E. Gendreau, directeur du Collège d'Ottawa et président de la Société de colonisation du Lac Témiscamingue, 1 décembre 1885.

(40) ANQ, Ibid., Article 761, Lettre de C-A. Carbonneau, curé de Saint-Modeste, 5 janvier 1887.

(41) ANQ, Ibid., Article 751, Lettre émanant du Collège Bourget, 18 février 1887.

(42) ANQ, Ibid., Article 751, Lettre du Père Boutin du Collège Bourget, 17 novembre 1887.

contribuant ainsi à sauvegarder l'avenir de la race canadienne-française, tout en drainant vers le Québec la jeunesse francophone établie en Ontario. Dans cette perspective, le transport constituait un moyen de détourner les francophones de l'assimilation qui les menaçait s'ils fréquentaient des institutions d'enseignement anglo-protestantes.

Le second plan géopolitique auquel le chemin de fer est appelé à actualiser les buts, c'est celui prôné discrètement par les entrepreneurs privés. Alors que pour le clergé, le rail permettait de concrétiser des visées sociales immanentes à ses prétentions idéologiques, les entrepreneurs ferroviaires, soutenus par des capitaux exogènes, ont des ambitions divergentes qui sont avant tout économiques. Cette asymétrie des visées, quoique réelle, n'eut pas pour conséquence d'engendrer un effet d'exclusion mutuelle entre les deux approches, car ces groupes oeuvrèrent plus souvent qu'autrement dans un esprit de partenariat.

Les sphères géographiques convoitées des entrepreneurs et du clergé se confondaient quant aux zones de colonisation mais pour des objectifs différents. Recherchant des richesses naturelles, facilement accessibles et exportables par le rail, les capitalistes visaient à développer des régions pionnières qui recelaient ces fruits convoités. C'est la présence de ces ressources qui tend à expliquer pourquoi les entrepreneurs secondaient aussi aisément le projet sociétal du clergé. Par ailleurs, la venue de colons était un attrait non négligeable pour ce mouvement, sachant qu'ils constituaient un bassin de main-d'oeuvre peu coûteuse pour l'industrie forestière et minière.

L'approche des entrepreneurs encourageait une dépendance accrue du Québec face aux économies et aux industriels canadiens et étatsuniens. Suivant cette option continentale, le chemin de fer, tout en contribuant au développement de la colonisation, devait structurer un réseau conçu dans le dessein de simplifier l'exportation des richesses naturelles québécoises vers les grands centres économiques nord-américains. L'accessibilité aux marchés étatsuniens étant très présente dans le discours des entrepreneurs et de la bourgeoisie anglophone soutenant la *National Policy*, leur ambition première était de favoriser la croissance économique de l'État québécois par son intégration au circuit commercial nord-américain.

> Il va mettre les produits des forêts de cette région à la porte, pour ainsi dire, de Chicago, qui est pour le bois le marché le plus grand et le plus avantageux qu'il y ait en Amérique [43].

Au sein de ce processus d'organisation géo-économique, les villes de Québec, mais surtout de Montréal, sont appelées à jouer le rôle de villes-seuil du Québec. La bourgeoisie francophone y

(43) ANQ, Ibid., Article 726, Lettre de J-C. Langelier du chemin de fer du Québec-Lac Huron 25 février 1907.

voyant l'occasion d'exercer une influence politique et économique sur leurs hinterlands respectifs, soit le Saguenay-Lac-Saint-Jean pour la ville de Québec, et le nord-ouest québécois pour la métropole. Une ville-seuil:

> [...] se situe comme un intermédiaire indispensable entre deux aires séparées par un fort gradient démographique, culturel ou économique; elle est à la fois un noeud de connexion dans le cadre d'un système de flux de circulation, et un instrument de liaison entre une aire de desserte ou de mise en valeur d'une part, la métropole d'un empire colonial ou le centre de gravité économique du continent d'autre part (44).

A cette vocation, les entrepreneurs ferroviaires octroyaient à ces agglomérations, un rôle de ville de transit vers le Canada et les États-Unis. Dans un tel contexte, le Québec était appelé à devenir un des hinterlands de l'Amérique du nord, c.-à-d. une colonie d'approvisionnement dominée par des capitaux étrangers. Cela heurtait les visées de la bourgeoisie francophone et du Curé Labelle qui cherchaient à maximiser à l'avantage du Québec l'expansion du réseau ferroviaire et à déconcentrer l'implantation des usines de transformation dans le nord de Montréal (45). Néanmoins, faute de capitaux suffisants, ils furent pris de cours par la bourgeoisie anglophone qui concentra le développement industriel à Montréal.

L'action géographique du transport ferroviaire, qu'elle soit un subterfuge ou une réalité, s'est avérée l'objectif central qui motivait les forces sociétales à appuyer la politique ferroviaire. L'aménagement du territoire, dont la colonisation constituait à l'époque l'extrant principal, et l'intérêt pour l'avancement de la cause religieuse se retrouvaient récupérés par les capitalistes afin de stimuler la sympathie des dirigeants politiques pour leurs projets.

Au début du XXe siècle, appuyées par un gouvernement résolument tourné vers l'industrialisation de la nation, les véritables motivations des entrepreneurs deviennent plus évidentes, c'est-à-dire transporter les ressources naturelles vers les États-Unis. Fidèle à ce courant, l'industriel Julien-Édouard Dubuc, dans son démarchage visant à obtenir des subsides pour la compagnie de chemin de fer Roberval Saguenay, estimait que:

> Cette voie formera également un chaînon d'un chemin de fer non interrompu s'étendant du Lac Saint-Jean à New-York en passant par les grands centres de Québec et Montréal. (46)

---

(44) LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. p. 23.

(45) DUSSAULT, Gabriel (1983) Op.cit., pp. 110-116.

(46) ANQ, Op.cit., Article 750, Lettre de Julien-Édouard Dubuc, 19 janvier 1920.

A la lumière de ces faits, les extrants de la politique ferroviaire sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional furent donc au service d'objectifs (aspirations investies) formulés par certains groupes d'intérêts, tout en concourant à bonifier la puissance de l'État québécois.

10.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

La conclusion fondamentale qui émerge de l'analyse de cette variable, c'est qu'une forte majorité des agents s'entendent sur la philosophie sous-jacente à la politique ferroviaire. Les activités gouvernementales devaient se borner uniquement à la distribution d'un soutien technique et financier aux entreprises privées désireuses de construire et d'exploiter un chemin de fer. Hormis chez les partis politiques, l'idée de la propriété publique de ces infrastructures est absente du discours des forces sociétales. Ceci est en symbiose avec une société épousant le laisser-faire comme système économique, correspondant ainsi à la pensée économique prédominante en Amérique du Nord.

Sur l'ensemble des messages analysés, 87% des émetteurs ayant suggéré au gouvernement d'intervenir dans le secteur ferroviaire, demandaient que sa contribution se limite aux versements de subsides aux entrepreneurs privés, à fournir une aide technique (2,3%) ou à réglementer les aspects économique et sécuritaire du transport sur rail (2%) Quant aux députés, la moyenne qu'ils obtiennent à ce chapitre est en corrélation avec le moyen d'intervention prôné par les forces sociétales (87,5%). Par ailleurs, qu'un certain nombre (8,1%) vont même jusqu'à opter pour une participation directe ou indirecte du gouvernement dans ce secteur (Annexe L).

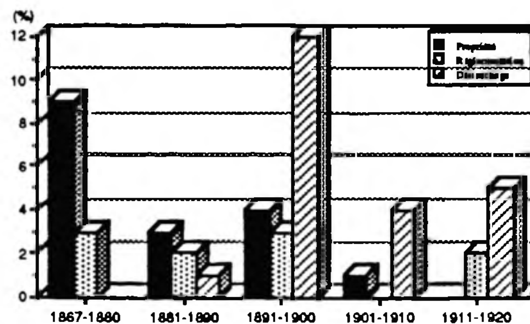
Nonobstant la ligne des partis, les parlementaires anglophones choisissent dans une plus forte proportion (88,9%) l'aide financière aux compagnies ferroviaires, alors que dans le discours des francophones cette alternative est la favorite avec 87%. Cette différence d'intensité, si minime soit-t-elle, est imputable au fait que les députés anglophones entretiennent des liens étroits avec la communauté des affaires. A l'Assemblée législative, minoritaire, ils veillent avec vigilance à la sauvegarde de leurs privilèges collectifs, ce qui les amène à transmettre avec amplitude les demandes de subsides des entrepreneurs devant le Parlement. Ils y défendent avec ardeur le droit des régions anglophones (p. ex. Estrie) de recevoir leur juste part des subsides ferroviaires distribués par le gouvernement du Québec. Le professeur Hamelin explique les ferments de ce comportement:

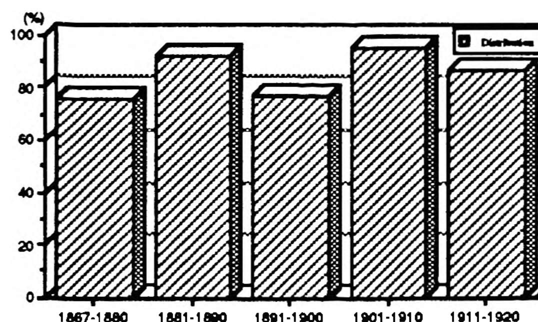
> L'origine professionnelle de ce groupe reflète l'importance économique de la minorité: il compte huit avocats, la plupart intimement reliés au monde des affaires, sept hommes d'affaires, un médecin et un cultivateur. Les anglophones occupent à

> la Chambre une place importante, due surtout à leur esprit de solidarité. Comme toute minorité, ce groupe se tient sur la défensive et fait preuve d'une très grande susceptibilité: dès que leur représentation politique ou leurs intérêts [...] sont mis en cause, les anglophones menacent de faire front commun [...]. (47)

Finalement, au sein de l'administration publique l'option aide financière est entérinée dans 90,9% des messages analysés. Cette donnée se situe à quelques points près des résultats obtenus pour les forces sociétales et les députés de l'Assemblée. Elle démontre que les groupes sociétaux et les députés ont une influence assurée sur les préférences des fonctionnaires quant à la forme que doivent prendre les extrants de la politique ferroviaire québécoise.

Dans les premières décennies du XXe siècle, l'intensité en faveur des subsides atteint son apogée au cours de la période 1901-1910 et garde une vitesse de croisière identique durant la décennie subséquente (figures 10.16). Ce résultat (89,5%) est intimement lié à la prospérité économique que connaît le Québec, grâce à la présence de conditions géographiques favorables à la grande industrie. Cette conjoncture motiva de nombreux projets ambitieux de construction de chemins de fer, notamment vers la Côte-Nord et le Labrador. La plupart de ces voies devaient favoriser la circulation des ressources naturelles sur le territoire et l'exportation vers les marchés internationaux.





---

(47) HAMELIN, Marcel (1974) Op.cit., p. 32.

Nonobstant cette vitalité nouvelle, ces demandes d'aide, à quelques exceptions près, comme les deniers alloués pour l'établissement d'un embranchement du National Trancontinental en Abitibi, demeurèrent lettre morte. Depuis 1897, le gouvernement n'accordait plus de nouveaux fonds au programme ferroviaire, en raison d'une réorientation de ses priorités budgétaires.

Durant les années 1881-1890, 91,5% de l'ensemble des intervenants réclamaient un appui financier aux entreprises ferroviaires. Cette période correspond à la phase la plus fébrile de l'histoire ferroviaire québécoise, tant en qui concerne le nombre de projets en chantier que de l'importance des sommes consacrées par le gouvernement à ce poste. Cette décennie est enchâssée entre deux périodes relativement calmes quant à la sollicitation de programmes de subsides au transport sur rail. Dans les premières années de l'État québécois, les dirigeants gouvernementaux en étaient encore à l'étape de la conception, puis de l'ajustement de la politique aux réalités du territoire. Le travail législatif effectué en ce sens par les parlementaires, les milliers de dollars versés à la fin des années 1870 pour le transport sur rail allié à la fièvre qui emporta les forces sociétales pour ce mode de déplacement, ont engendré leurs premiers effets dans la décennie suivante en suscitant un soutien majeur pour ce type d'intervention.

Les années 1891-1900 marquèrent le pas (78%) quant aux intentions investies dans ce moyen fonctionnel malgré tout fort populaire durant la période 1867-1920. Ce revirement trouve son explication dans trois causes principales. La construction de plusieurs kilomètres de voies ferrées permettait dorénavant un meilleur accès aux points situés dans l'oekoumène québécois. Par ailleurs, les données sur les aspirations investies démontrent, chez les agents, une sympathie atténuée, mais éphémère, envers le rail comme élément d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Ce mouvement descendant est accéléré par la péroraison de la participation financière du gouvernement dans ce secteur.

Les forces sociétales sont unanimes à l'égard du rôle que doit jouer le gouvernement dans le processus d'implantation du réseau ferroviaire québécois. Moins d'un pour cent a requis sa participation directe ou indirecte dans ce secteur. Ces agents octroyaient au gouvernement un rôle passif de soutien, alors qu'ils se réservent le privilège d'influencer et de gérer les grandes orientations de la politique.

Le trésorier Robertson, lors de la présentation de la nouvelle politique ferroviaire de 1874, transcende dans son discours et dans les mesures qu'il présente au Parlement, ce mode d'intervention accepté et prôné par les forces sociétales. Il ne retient même pas l'idée de considérer une éventuelle participation directe du gouvernement en raison des “circonstances actuelles”. Le ministre référait indirectement aux causes qui handicapaient une plus grande

implication du gouvernement dans le processus de création des extrants ferroviaires: 1) les faibles ressources financières à sa disposition; 2) des forces sociétales hostiles à la production de biens ou de services par les pouvoirs publics.

> Il n'est pas nécessaire [...] de discuter ni d'examiner la question de savoir jusqu'à quel point il est désirable que les chemins de fer soient construits, entretenus et exploités par les gouvernements. Si intéressante que serait cette discussion, elle ne pourrait avoir dans les circonstances actuelles aucun résultat pratique. Nul homme, si enthousiaste qu'il puisse être relativement aux chemins de fer ou si intéressé qu'il soit dans un projet de chemin de fer dont il est le promoteur, n'oserait affirmer que la province de Québec doit ou peut prendre l'initiative de ces projets ou de les exécuter.
>
> Tout ce que le gouvernement de cette province peut faire, c'est d'aider, dans certaines limites, les compagnies [...]. (48)

L'efficacité de la politique à générer des changements géographiques sur la nation, repose entre les mains des forces sociétales. Dans l'ensemble de ce processus, le gouvernement se fait discret et se restreint à cautionner les orientations sociétales par le versement de subventions. Néanmoins, comme il en a déjà été question, le Conseil exécutif se gardait à cet égard une certaine latitude.

Devant l'absence de coordination et de planification étatique officialisées au plan national, le territoire de l'État québécois est modelé et transformé, suivant les volontés de groupes d'intérêt, lesquels sont motivés suivant leurs besoins économiques ou idéologiques. Ce processus s'effectuait en tablant avec les facteurs géographiques qu'ils avaient perçus et dont la valorisation et l'exploitation offrent un potentiel de rentabilité immédiate.

En s'assurant le contrôle sur l'aménagement du territoire, notamment par le déploiement du rail, les forces sociétales organisaient le territoire en vertu de leurs buts. Pour se faire, le clergé créait des paroisses sur les terres nouvelles du nord, alors que les industriels convoitaient l'exploitation des ressources forestières et minières.

La participation directe ou indirecte du gouvernement dans le transport ferroviaire retient peu l'attention des intervenants sociétaux, à l'exception des députés où 8,1% optent pour ce mode de gestion de la politique ferroviaire. Les messages relevés sont imputables surtout à la brève participation directe que le gouvernement du Québec fit au cours des deux premières décennies

---

(48) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 139.

par la création du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Il n'est donc pas surprenant que ce thème revienne plus souvent dans le discours des Conservateurs (9%) que des Libéraux (6,4%), sachant que c'est sous une administration bleue que fut crée le QMOO.

Quelquefois cette alternative est proposée par les politiciens lors des campagnes électorales pour doter les régions délaissées par l'expansion du réseau ferroviaire. Toutefois, connaissant le mauvais souvenir qu'avait laissé dans la mémoire collective la seule entreprise ferroviaire ayant appartenu au gouvernement québécois, les élus étaient peu enclins à s'engager dans une nouvelle aventure de ce type, en raison de l'endettement considérable dans lequel elle plongea le Québec et des risques politiques qu'elle représentait.

L'argument de l'incursion gouvernementale directe reposait plus sur une stratégie électorale visant à recueillir la faveur populaire que sur une volonté d'action réelle. Ce discours constituait avant tout une façon de démontrer au peuple la bonne foi d'une formation politique quant au développement de l'espace québécois et pour inciter des entrepreneurs privés à s'intéresser à la construction de voies ferrées vers les régions démunies en infrastructures de transport.

Voici un exemple de ces messages conçus à des fins purement électorales, qui n'eurent jamais d'aboutissement. Par la voix de son chef, Lomer Gouin (1861-1929), premier ministre du Québec de 1905 à 1920, le Parti libéral promettait solennellement, dans son programme électoral de 1919, que le gouvernement s'impliquerait dans la construction d'un chemin de fer devant desservir le Témiscamingue.

> A plusieurs reprises déjà, nous nous sommes abouchés avec les compagnies de chemins de fer pour les inciter à étendre leur réseau jusqu'au coeur de cette vallée (le Témiscamingue). Nous étions disposés à faire l'impossible pour les convaincre. Nous leur avons offert d'importants subsides. Mais nos démarches sont restées sans résultat. Nous avons l'intention de reprendre sans retard le cours de ces négociations et, si les compagnies persistent dans leur refus, nous construirons nous-mêmes ce chemin de fer [49].

Malgré ces paroles rassurantes dont les Libéraux n'étaient pas les seuls à maîtriser les vertus de ces engagements factices, le gouvernement du Québec n'entreprit jamais la construction de ce chemin de fer. Ce projet, comme bien d'autres, s'envola dans le firmament des promesses électorales non concrétisées.

---

(49) ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome 1. pp. 202-203.

10.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Jusqu'à présent, l'analyse du discours des forces sociétales et des membres du gouvernement a permis d'établir un profil fidèle des agents évoluant au sein du système, lesquels acheminent vers le gouvernement des demandes fondées sur des objectifs motivant leurs actions sur l'État québécois dans l'intention d'agir sur le processus décisionnel.

Il serait souhaitable de compléter cette analyse de contenu par l'étude de l'attitude qui animait les intervenants au moment de l'émission de leur message quant à la politique ferroviaire québécoise et aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada à l'intérieur de l'État québécois.

De l'ensemble des informations déjà traitées, la direction des propos constitue la catégorie où les résultats obtenus sont les plus subjectifs. Cette particularité apparaît avec certitude chez les élus du peuple. Il devient évident à la lecture des débats de l'Assemblée législative que les réactions partisanes y sont la pléthore.

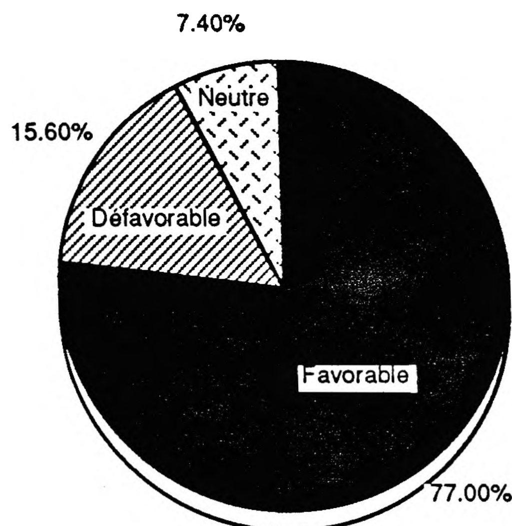
Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

Dans l'ensemble de la période 1867-1920 (Annexe M), les émetteurs appuient avec ardeur (77%) la forme et le bien-fondé de la politique ferroviaire québécoise, ne laissant que 15,6% d'opposants tandis 7,4% ont tenu des propos neutres (figure 10.17). Ceux qui sont le plus opposés à la politique se retrouvent parmi les députés de l'Assemblée législative (23,7% contre 64,6% favorable), alors que les forces sociétales l'endossent d'une façon évidente (96%).

Chez les fonctionnaires, il s'avère que la tendance observée est ressemblante à celle exprimée par les députés avec un taux d'opposition de 20,3% contre 70,3% favorable.

Suivant la répartition des partis politiques, 68,8% des Conservateurs approuvent la politique ferroviaire, alors que 61,8% des Libéraux en font de même. De tout temps, ces derniers ont été moins favorables que les Conservateurs à cette politique. Ayant formé l'opposition officielle presque continuellement entre 1867 et 1897, ce groupe parlementaire se devait de critiquer les décisions gouvernementales, ce qui explique un discours partisan et négatif. Les Libéraux ne manquaient pas une occasion pour dénoncer l'endettement massif que le Québec avait dû contracter pour l'aide aux chemins de fer. A la fin du XIXe siècle, lorsque ce parti accéda aux rênes du pouvoir, le nouveau gouvernement s'empressa de mettre un point final aux subsides en argent en vue de rééquilibrer le budget.

Figure 10.17: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1867-1920



Clivages ethniques

Au sein du caucus conservateur, les résultats obtenus entre francophones (69,5%) et anglophones (69%), sont semblables. Il en est autrement au Parti libéral où les anglophones expriment une opinion nettement défavorable à l'encontre de la politique ferroviaire (41,3%), tandis que leurs collègues francophones marquent leur approbation avec un taux de 64,2%.

C'est entre 1891 et 1900 que les parlementaires furent le moins enclin à appuyer la politique avec un rapport de 46,2%. Les élus libéraux, majoritaires à la Chambre dès 1897, désavouaient l'activité gouvernementale dans ce domaine (46%). Tandis que les francophones affiliés à ce parti ont une attitude équivalente, c.-à-d. favorable (39%) et défavorable (39%), les anglophones sont en majorité opposés (59,1%) à la politique ferroviaire.

Les représentants de la communauté anglophone à l'Assemblée législative, notamment ceux de l'Estrie, estimaient que leur région était défavorisée par la politique gouvernementale. Ils alléguaient qu'une des causes de ce déficit était intimement liée au fait que le Conseil exécutif avait un préjugé favorable aux comtés à prédominance francophone lors de la distribution des subsides. Dès 1870, ce discours amena le premier ministre Pierre-Joseph-Olivier Chauveau (1820-1890) à réagir à l'impression qu'entretenait cette communauté:

> On dit que nous avons manqué de justice à l'endroit des townships de l'Est et que cette partie du pays n'a pas reçu du gouvernement l'attention que nous avons

> donnée à la côte nord et quelques personnes, que je ne veux pas croire sérieuses, ont même prétendu que nous agissions sous l'empire de préjugés de nationalité. [50]

Les allégations des députés anglophones ne s'avéraient guère fondées. Dans les quatre régions comptant en 1901 le plus fort pourcentage de citoyens québécois de langue anglaise, soit l'Abitibi (54,7%), l'Outaouais (39,7%), Montréal-Centre (34,5%) et l'Estrie (industriel) (33,8%), le gouvernement du Québec a attribué, 32,4% de la totalité des subventions ferroviaires [51]. Cette proportion surpasse par 1,84 fois le poids démographique de ce groupe ethnique, car il ne représentait que 17,6% de la population totale du Québec en 1901 [52].

Quant aux allégations d'un manque de générosité vis-à-vis de l'Estrie, cette affirmation est réelle. Cette région n'a récolté que quatre pour cent des extrants des programmes d'aide financière, alors que son poids démographique était de 12,6% en 1901 [53].

Cette répulsion apparente était justifiée. Durant la décennie 1870 cette région était, avec celle de la rive sud de Montréal, parmi les mieux desservies et densifiées du Québec en voies ferrées (Annexe D). Les autres régions du territoire étant abandonnées par la fièvre du rail, il était fondé d'y affecter en priorité les maigres fonds publics dont disposait le gouvernement du Québec à ce poste budgétaire.

Les forces sociétales et la politique ferroviaire

Du côté des forces sociétales, la politique ferroviaire est très appréciée. Un tel degré de satisfaction n'étonne guère, car les membres de ces groupes d'intérêts furent les principaux bénéficiaires de l'aide gouvernementale. Il est donc cohérent que les plus fidèles alliés du gouvernement du Québec dans ce domaine y soient regroupés même si certains, au dire de Robertson, ne tiennent point compte de la réalité financière avec laquelle le gouvernement est confronté. L'attitude de certains entrepreneurs exaspère le trésorier qui a la mission d'administrer les deniers publics.

---

(50) Débats de l'Assemblée législative. Pierre Joseph-Olivier Chapleau, 20 décembre 1870, p. 165.

(51) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Op.cit., p. 39.

(52) Ibid., p. 38.

(53) DUROCHER, René et al. (1979) Op.cit., p. 45.

> Quelques-uns trouvent sans importance aucune des considérations d'un ordre inférieur, telles que l'état des finances de la province, la nécessité dans laquelle nous nous trouvons de poursuivre les affaires du pays ou de faire justice à d'autres qui nous adressent de pareilles demandes! [...] Quelques-uns vont même jusqu'à insinuer que le gouvernement devrait convoquer une réunion spéciale du Parlement pour mettre les députés en lieu de rendre témoignage au désintéressement de certains enthousiastes spéculateurs en chemin de fer et assurer le salut du pays en votant des sommes qui permettront à ces derniers de réaliser quelques avantages personnels ou de vendre les quelques actions qu'ils ont été sottement induits à souscrire au capital d'une compagnie de chemin de fer allant, disons le mot, de Québec au pôle nord (Rires). (54)

Les responsabilités qui incombent au parti ministériel, c.-à-d. d'assurer une bonne gestion du gouvernement et le rôle de chien de garde des intérêts de la population qui revient aux députés de l'opposition, explique, aggloméré à une situation financière défavorable, pourquoi c'est à la Chambre que l'on retrouve le plus d'opposants à la politique. En 1884, devant une conjoncture financière précaire, certains députés n'hésitent pas à pointer du doigt la politique ferroviaire comme la principale cause de ces difficultés.

> Nos subventions aux chemins de fer provinciaux et à notre grande ligne interprovinciale sont en grande partie la cause de nos embarras financiers. (55)

Quelques mois plus tôt, le gouvernement Taillon (1892-1896), dans le Discours du Trône, indiquait clairement qu'il ne serait plus en mesure d'investir autant de ressources monétaires dans le réseau ferroviaire. L'aventure malheureuse de la nationalisation des chemins de fer de la rive nord (le QMOO), agrégée avec les besoins pressants du développement de l'État québécois, exigeait qu'il alloue à d'autres secteurs des deniers publics:

> [Le gouvernement doit] plutôt reporter sur nos ressources intimes et surtout sur la colonisation et les écoles primaires qui recevront une augmentation de subsides, une partie des efforts qui depuis dix années, avaient été concentrés sur les entreprises de chemins de fer. (56)

Toutefois, ce discours hostile ne suffit pas à annihiler l'efficacité de la politique ferroviaire, sachant que le gouvernement poursuit son aide financière aux compagnies de chemins de fer jusqu'en 1897, notamment sous l'impulsion du gouvernement Mercier qui augmenta ces crédits.

---

(54) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, Op.cit.

(55) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Shehyn, 6 mai 1884. p. 964.

(56) Débats de l'Assemblée législative. Théodore Robitaille, 18 janvier 1883, p. 8.

L'industrialisation et ses effets sur la politique ferroviaire

Après 1897, les fonds alloués à la politique ferroviaire ont décru rapidement (Annexe G). Les membres du Conseil exécutif n'étaient plus disposés à acquiescer aux demandes des forces sociétales. Avec un environnement socio-économique et biophysique qui favorisait maintenant l'industrialisation du territoire, le chemin de fer n'était plus perçu, par les détenteurs du pouvoir décisionnel suprême, le Conseil des ministres, comme l'instrument ultime qui devait solidifier la puissance de l'État québécois en repoussant les fronts pionniers.

Devant un réseau ferroviaire complété dans les régions centrales et métropolitaines, là où le développement industriel prit racine, le gouvernement, devant la nécessité d'équilibrer les finances publiques et de rembourser les emprunts contractés aux fins de la politique, ne voyait plus la nécessité d'investir dans ce secteur, d'autant plus que l'activité du gouvernement canadien y était désormais prépondérante.

Le progrès passait maintenant par l'industrialisation, alors que la colonisation n'était plus la priorité des priorités. Dorénavant, le développement économique du pays s'appuierait sur les usines, propriétés d'investisseurs étrangers, qui créaient des milliers de débouchés pour une population susceptible de s'exiler vers les États-Unis. Toutefois, la colonisation demeura dans le discours officiel des hommes politiques pour satisfaire les membres du clergé et les groupes d'intérêts (p. ex. les agriculteurs).

> Bien sûr, le gouvernement continuera à investir dans le mouvement de retour à la terre; bien sûr aussi, il continuera à en faire un cheval de bataille au moment des élections [...]; mais dans l'intervalle séparant chacun des appels au peuple, son esprit et son coeur ne seront pas à la colonisation, mais au développement de la grande industrie. (57)

Dans un tel contexte, après 1900, le discours recensé des forces sociétales et des membres du Parlement, démontre que les intentions investies dans le transport sur rail sont déconnectées des préoccupations gouvernant le Conseil exécutif.

Entre 1900 et 1920, les agents sociétaux appuyaient avec force (96,9%) la politique ferroviaire, alors que chez les élus la même tendance était perceptible quoique dans un rapport inférieur (75,9%). En parallèle, les extrants financiers alloués aux chemins de fer étaient réduits à leur plus simple expression.

---

(57) ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique. p. 104.

Cette observation démontre un décrochage perceptible au sein d'un système évoluant dans un environnement socio-économique en transition. Les gouvernants, qui se succédèrent dès la fin du XIXe siècle, s'appuyèrent sur une vision géopolitique nouvelle du territoire axée vers la concentration géographique du développement industriel au sein du bassin du Saint-Laurent, alors que dans les régions ressources, l'activité économique devait être orientée vers l'exploitation des matières premières. Signe de cette évolution, en 1925, le gouvernement Taschereau accorda le dernier subside ferroviaire pour la construction d'un embranchement devant favoriser l'évacuation du minerai de la région de l'Abitibi.

Dans une telle optique, la poursuite des programmes d'aide financière ne se justifiait que pour assurer l'ouverture de nouvelles franges pionnières. Elle devenait inutile si les objectifs de développement du Québec ne s'appuyaient plus sur la colonisation. C'est donc dire que le discours sociétal n'avait pas encore eu le temps de s'adapter à la nouvelle réalité socio-économique. Avec un réseau ferré suffisamment densifié dans les régions industrielles, le développement de projets ferroviaires vers les régions périphériques ne constituait plus l'unique planche de salut qui s'offrait pour affermir la prospérité de l'État québécois.

Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

Il faut noter avant d'aborder cette section que dans cette catégorie un nombre important d'intervenants (87%) n'ont exprimé aucun propos dans le discours quant aux activités du gouvernement du Canada en terre québécoise (58). Cette précision posée, on constate que globalement pour la période de référence 1867-1920, le taux d'émissions favorables à l'activité ferroviaire fédérale est de 59%, alors que 31,4% s'y objectent dans leurs discours et 9,6% n'expriment pas d'opinion particulière (Annexe N).

Parmi les forces sociétales, 93,1% des intervenants n'abordent pas le sujet, tandis que cent pour cent de ceux qui en parlent, démontrent qu'ils sont sympathiques à l'activité fédérale. Le gouvernement canadien constituant une importante source de financement pour la construction de voies ferrées, il n'était pas à l'avantage de ces intervenants de développer une antipathie qui aurait pu être nuisible pour la concrétisation de leurs projets.

---

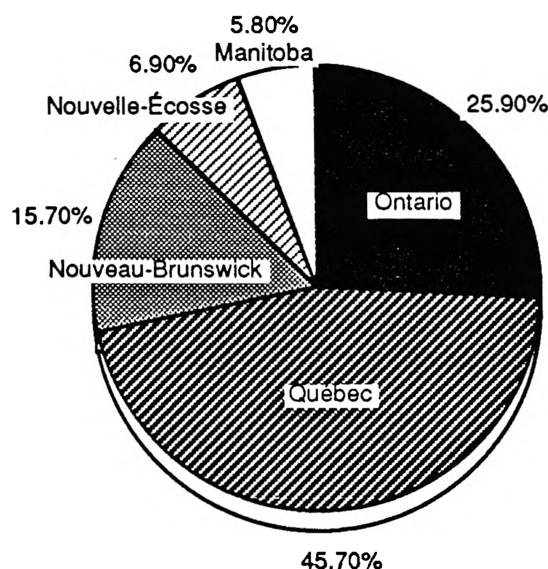
(58) Le calcul des pourcentages pour les catégories: Favorable, Défavorable et Neutre fut établit après avoir retranché les données de la catégorie: Ne s'applique pas. Cela permet de fournir un meilleur éclairage sur les résultats obtenus et d'aliéner les effets néfastes engendrés par l'ajout de cette catégorie qui aurait faussé l'étude du profil des intervenants. Ce principe a été appliqué dans l'ensemble de cette analyse de contenu.

L'administration publique ne s'impliqua pas dans ce débat. Dans 94,6% des communications relevées, ses membres ne jugèrent pas la valeur des activités du gouvernement central.

C'est au cours des années 1867 à 1890, alors que les extrants de la politique ferroviaire québécoise sont les plus considérables, qu'est enregistré le taux d'insatisfaction le plus élevé en égard à la politique fédérale. Durant la décennie 1867-1880, 54,5% des intervenants se montrent défavorables à l'activité du gouvernement canadien, alors que dans la décennie suivante 33% émettent une telle opinion.

L'effort financier que dut faire le gouvernement québécois en faveur du rail, en raison de l'inéquité des subsides fédéraux distribués au Québec par rapport aux autres États partenaires (figure 10.18), permet d'interpréter les origines de cette opinion défavorable.

Figure 10.18: EFFORT FINANCIER DES ÉTATS PARTENAIRES, 1875-1906



Source: BUCKLEY, K. et URQUHART, M. (1965) Historical Statistics of Canada. p. 526.

Une décision législative du Parlement canadien a également contribué à renforcer cette insatisfaction. En 1883, l'amendement du *Consolidated Railway Act,* qui étendait les pouvoirs fédéraux à plusieurs voies ferrées sous juridiction québécoise, suscita l'ire des élus libéraux de l'Assemblée législative. Honoré Mercier dénonça cette invasion dans l'autonomie provinciale:

> La province de Québec, particulièrement, entrant dans la voie du progrès malgré ses ressources limitées, a emprunté près de vingt millions de piastres pour venir en aide à l'initiative individuelle et étendre sur son territoire un vaste réseau de chemin de fer qui a augmenté considérablement la fortune publique.

> Mais, avant d'entrer dans cette voie, elle a voulu constater ses pouvoirs et s'assurer par une loi spéciale le contrôle des chemins de fer qu'elle ferait construire. C'est dans ce but que notre Législature a passé l'Acte des chemins de fer de Québec de 1869 [...].
>
> En vertu de notre acte des chemins de fer, toutes ces lignes qui étaient construites en 1868, qui l'ont été depuis ou devaient l'être à l'avenir, sous l'autorité de toute loi passée par notre Législature, [...] se trouvaient sous le contrôle exclusif de l'autorité provinciale [...].
>
> Tous ces pouvoirs, tous ces droits réservés par la constitution, aux provinces, et consacrés par l'usage, ont été abolis pratiquement par l'acte fédéral de la dernière session. (59)

Toutefois, le gouvernement conservateur de Québec, soucieux de ne pas embarrasser le premier ministre canadien Sir John Macdonald, ne dénonça pas cette ingérence en alléguant "que cette prise de contrôle était dans le droit strict du Parlement fédéral" (60).

C'est au sein de la députation que le véritable débat s'effectua, même si dans 81,5% des discours le sujet n'est pas discuté. Ceux qui abordent le rôle du gouvernement canadien estiment ses gestes (50,7%), alors que 38,4% s'y objectent.

Deux politiques ferroviaires et des visions géopolitiques divergentes

Les francophones (32,2%) attachés à une vision géopolitique privilégiant le développement interne de leur état national ont une attitude plus hostile que les anglophones (27,8%) à l'égard de l'intervention fédérale. Ils estimaient, le premier ministre Honoré Mercier à leur tête, que les institutions centrales ne portaient guère d'attention à leurs souhaits, lesquels s'appuyaient sur un réseau qui aurait avantagé la configuration géographique de son territoire (nord-sud) en lui permettant d'assurer son essor interne, tout en privilégiant un accès direct aux marchés nord-américains. La politique ferroviaire canadienne ne répondait pas à cette perspective de développement:

> [...] Londres a décidé de construire des chemins de fer d'un seul coup, à toute la largeur est-ouest d'un continent vide. Puis pour s'assurer la rentabilité de cet investissement, le réseau a été intensifié dans les parties les plus vides de l'intérieur et laissé non desservi l'arrière-pays nord-sud des régions avoisinantes de la mer parce que leur aménagement aurait exigé un investissement supplémentaire. [...] En

---

(59) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 7 avril 1884, pp. 401-402.

(60) Débats de l'Assemblée législative. George Irvine, 7 avril 1884, p. 417.

> fait, [le] Québec se trouvait dépouillé d'une bonne partie de sa vocation naturelle. (61)

Il est utile d'ajouter, comme le conclut Émard (1965), que "[...] les canadiens-français, à l'exception peut-être de Cartier, ont eu très peu d'influence sur la politique fédérale en ce domaine" (62).

Des liens politiques qui affectent la direction des propos des membres de l'Assemblée législative

Malgré un taux d'insatisfaction relativement élevé, tant les Conservateurs (53,4%) que les Libéraux (50%) appuient les initiatives venant d'Ottawa. Ventilé, l'on constate que les Conservateurs sont farouchement défavorables (61,5%) au fédéral durant la période 1867-1880. Dans la décennie suivante, c'est au tour des Libéraux de défendre des positions aussi négatives avec 64,5%. Cette polarisation trouve sa raison d'être dans la parenté étroite qui unit chacune de ces formations politiques avec leur grand frère évoluant sur la scène fédérale.

Lorsqu'un gouvernement conservateur était au pouvoir à Ottawa, les élus conservateurs à l'Assemblée législative avaient une attitude obligeante quant à l'activité fédérale au Québec. Le même phénomène a été relevé chez les Libéraux. Lorsque le Parti libéral du Canada forma le gouvernement central entre 1873 et 1878, les Conservateurs québécois tenaient des propos négatifs (61,5%).

Jusqu'en 1873, la règle du double mandat permettait à un citoyen de siéger à la fois à l'Assemblée législative et à la Chambre des communes, ce qui n'était pas sans handicaper l'indépendance des parlementaires québécois.

> Le premier gouvernement Chauveau en particulier était accusé d'être inféodé au gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Cartier et Langevin, simples députés à Québec mais ministres influents à Ottawa. L'abolition de ce système de double mandat rendra la tutelle fédérale moins visible mais les partisans et les organisations sont les mêmes aux deux niveaux. (63)

Toutefois, après 1890, ce phénomène n'est plus perceptible dans le discours. Ainsi, même si les conservateurs gouvernaient dans la capitale canadienne, leurs confrères siégeant au Parlement du

---

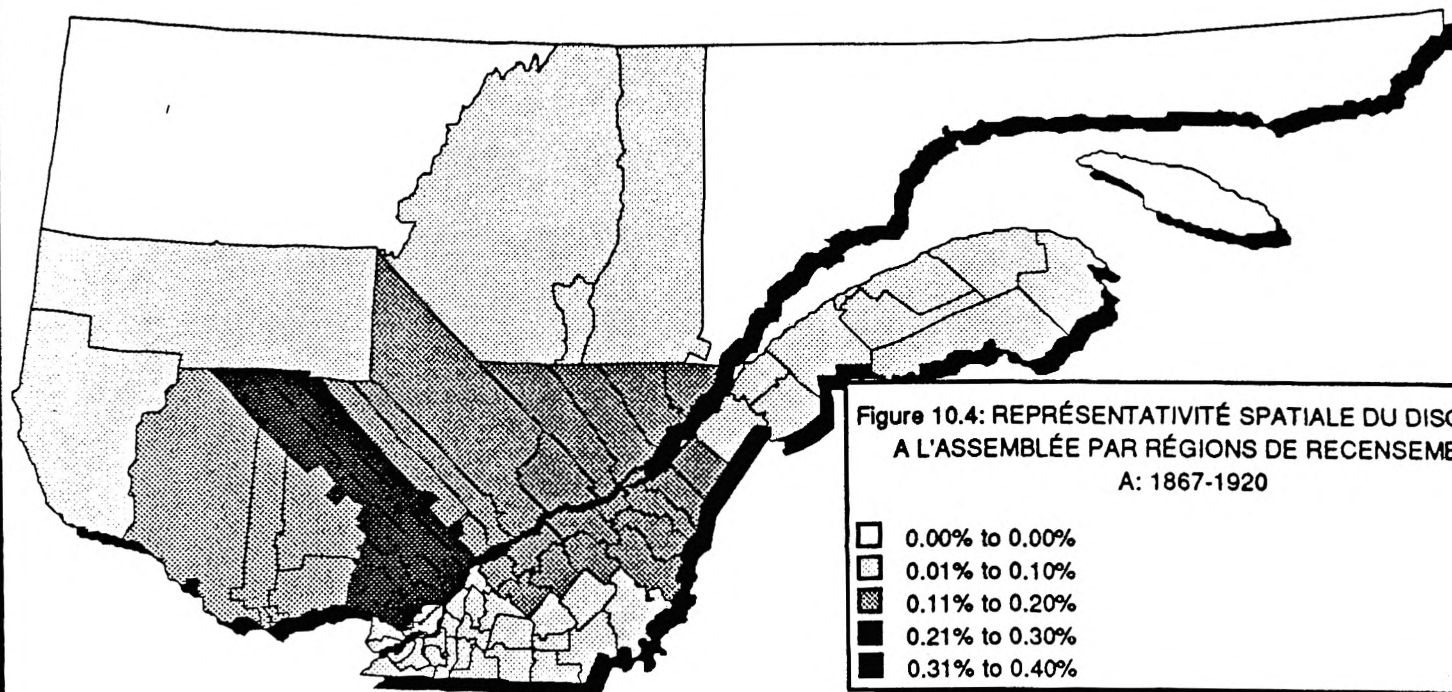
(61) ANGERS, François-Albert (1964) Réflexions sur l'équilibre interrégional. p. 661.

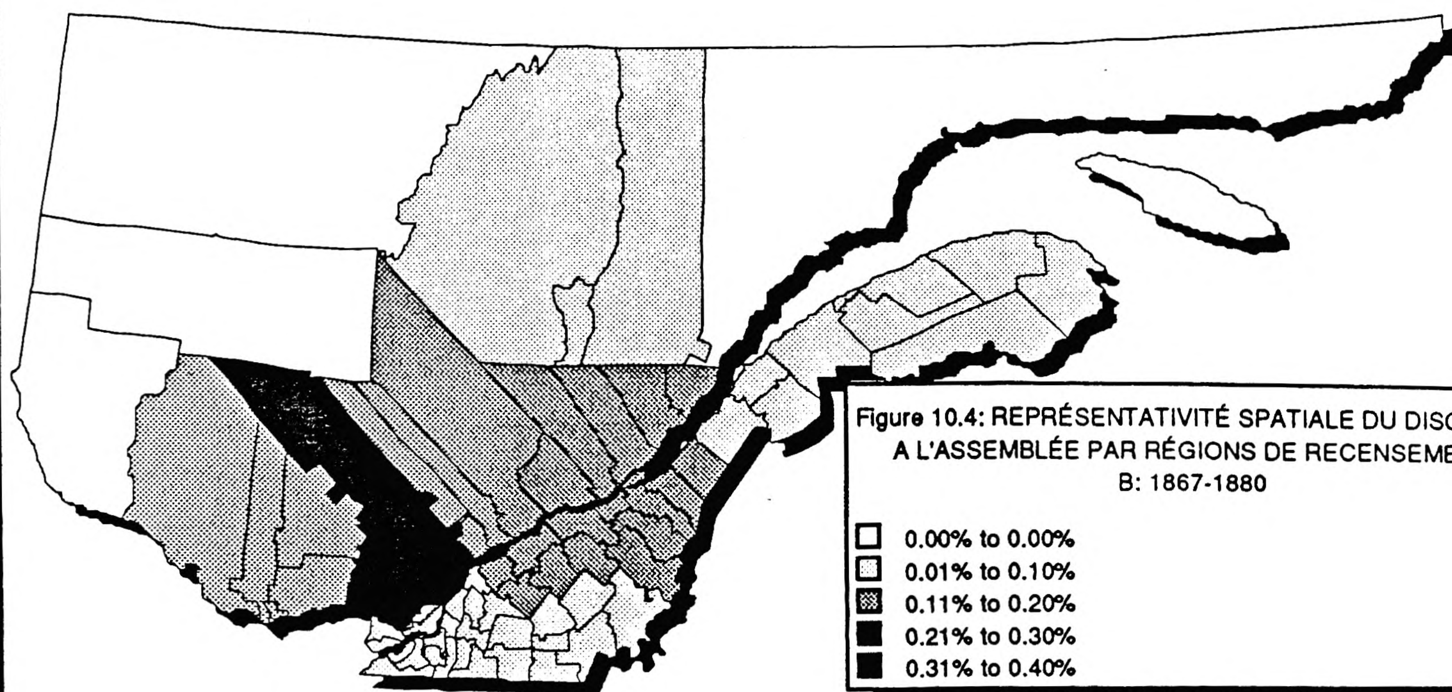
(62) ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec. p. 143.

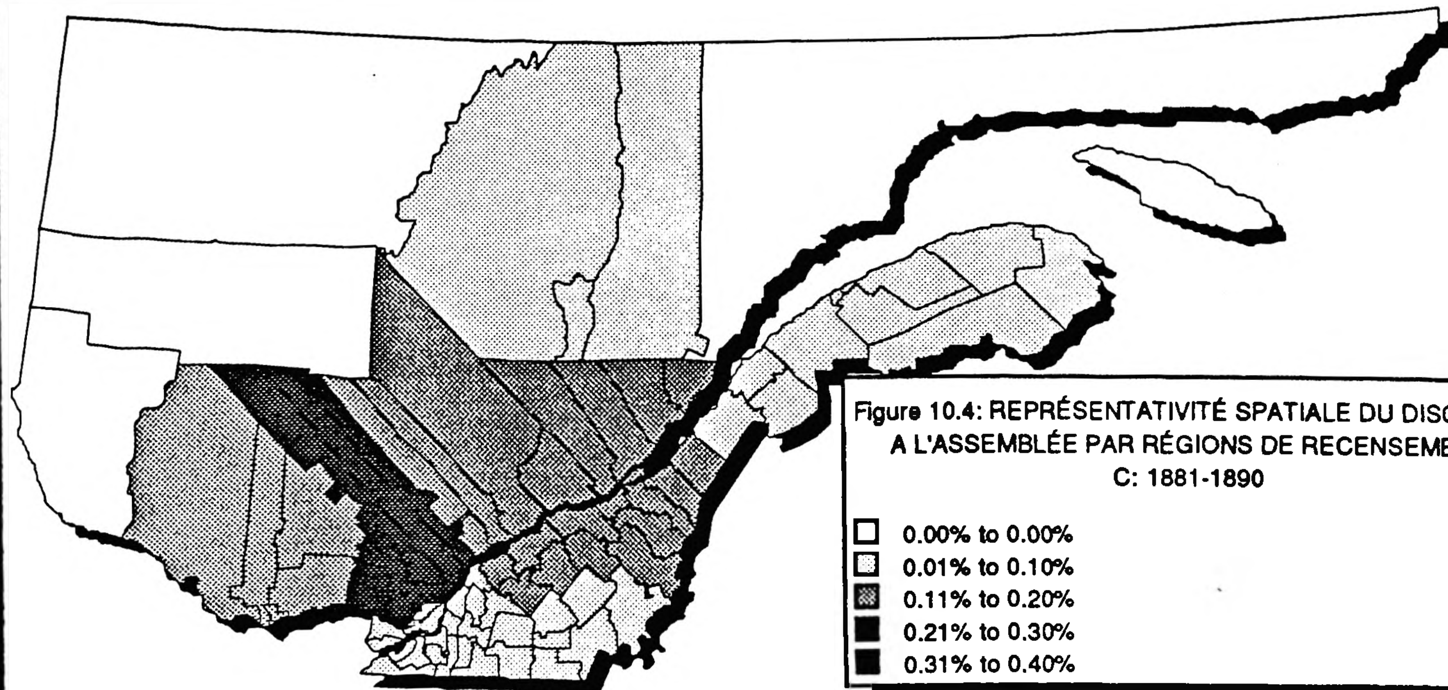
(63) DUROCHER, René et al. (1979) Op.cit., p. 299.

Québec n'hésitaient pas à désapprouver l'oeuvre fédérale dans ce domaine (37,5%). C'est donc dire que les organisations politiques fédérales et québécoises avaient pris leurs distances l'une par rapport à l'autre.

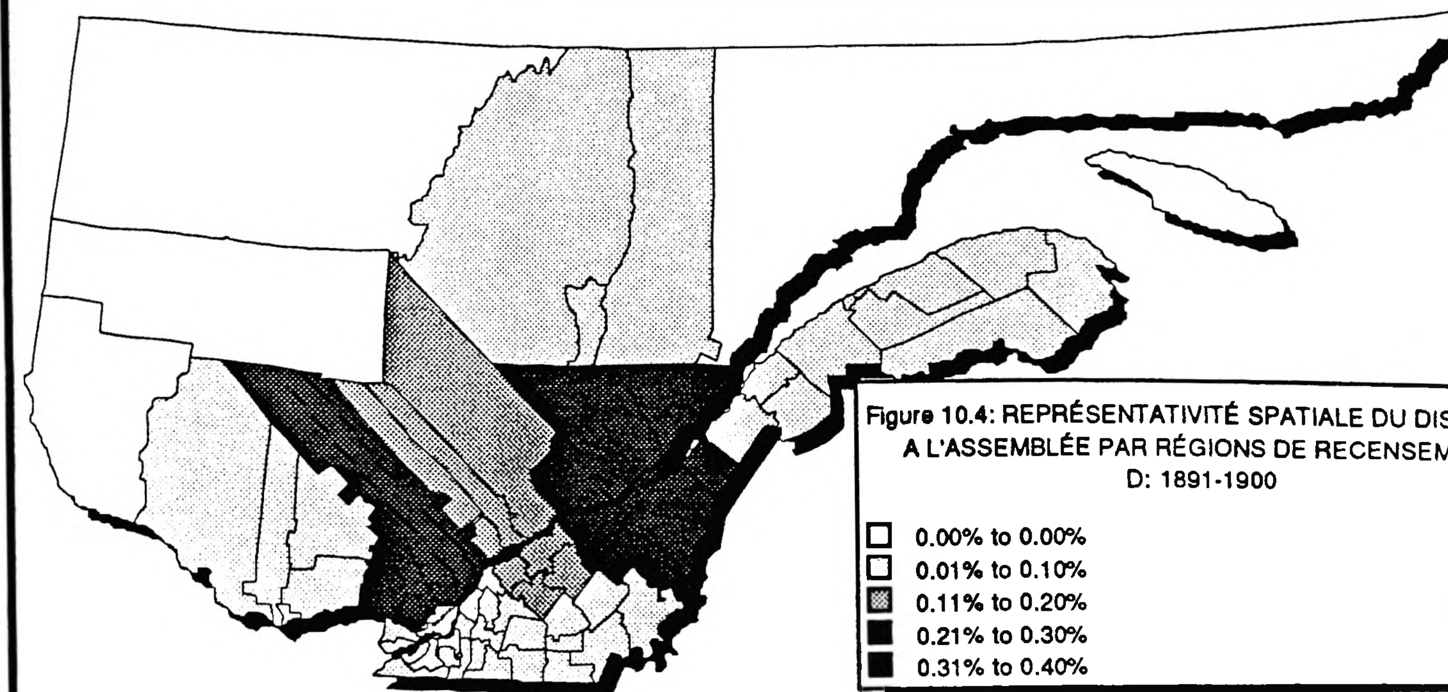
L'analyse du discours des forces sociétales et gouvernementales autorisa la dissection des aspects multiples que transcendent les messages véhiculés. Dans le prochain chapitre l'étude du processus décisionnel permettra d'examiner les structures d'encadrement de la politique ferroviaire et les caractéristiques des différents programmes qui la composent.


Figure 10.4: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS
A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
A: 1867-1920
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.4: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS
A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
B: 1867-1880
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000



Echelle 1: 8 300 000



Echelle 1: 8 300 000

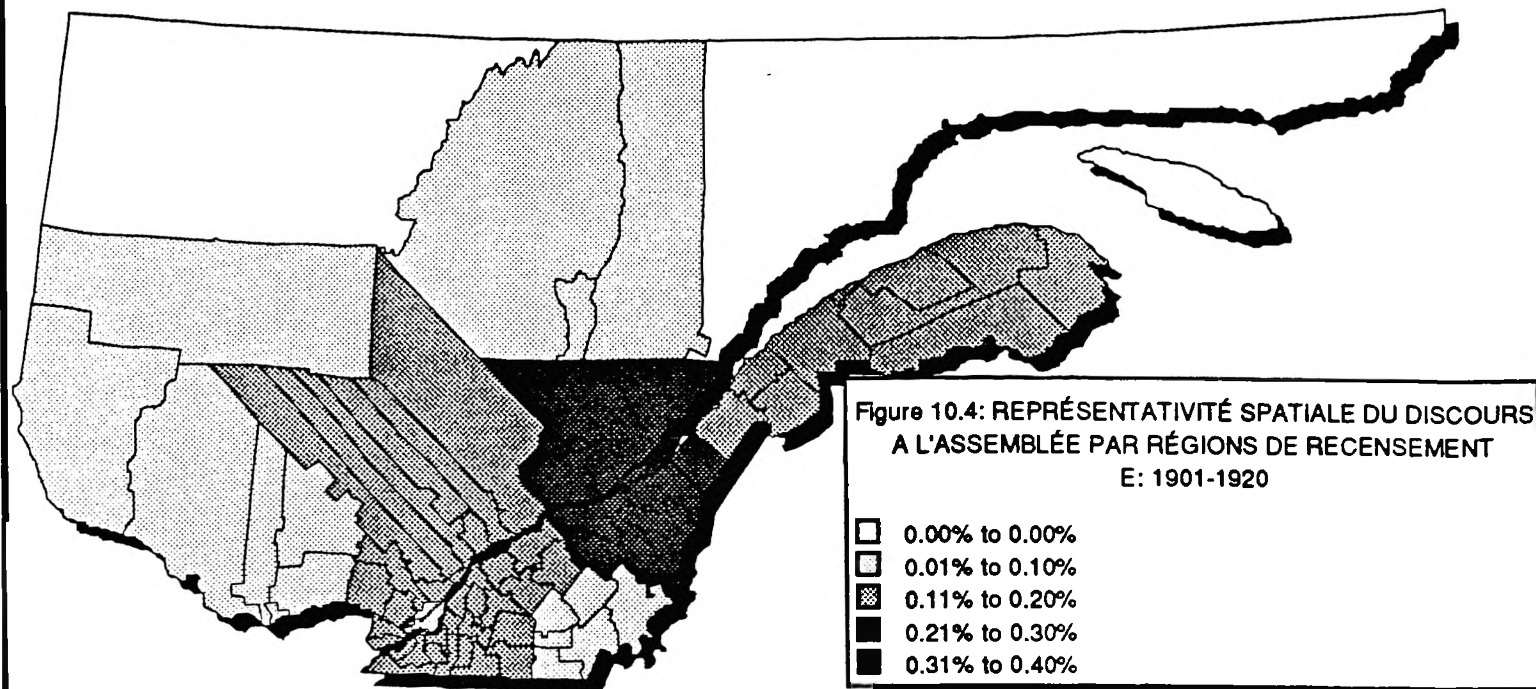


Figure 10.4: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT E: 1901-1920

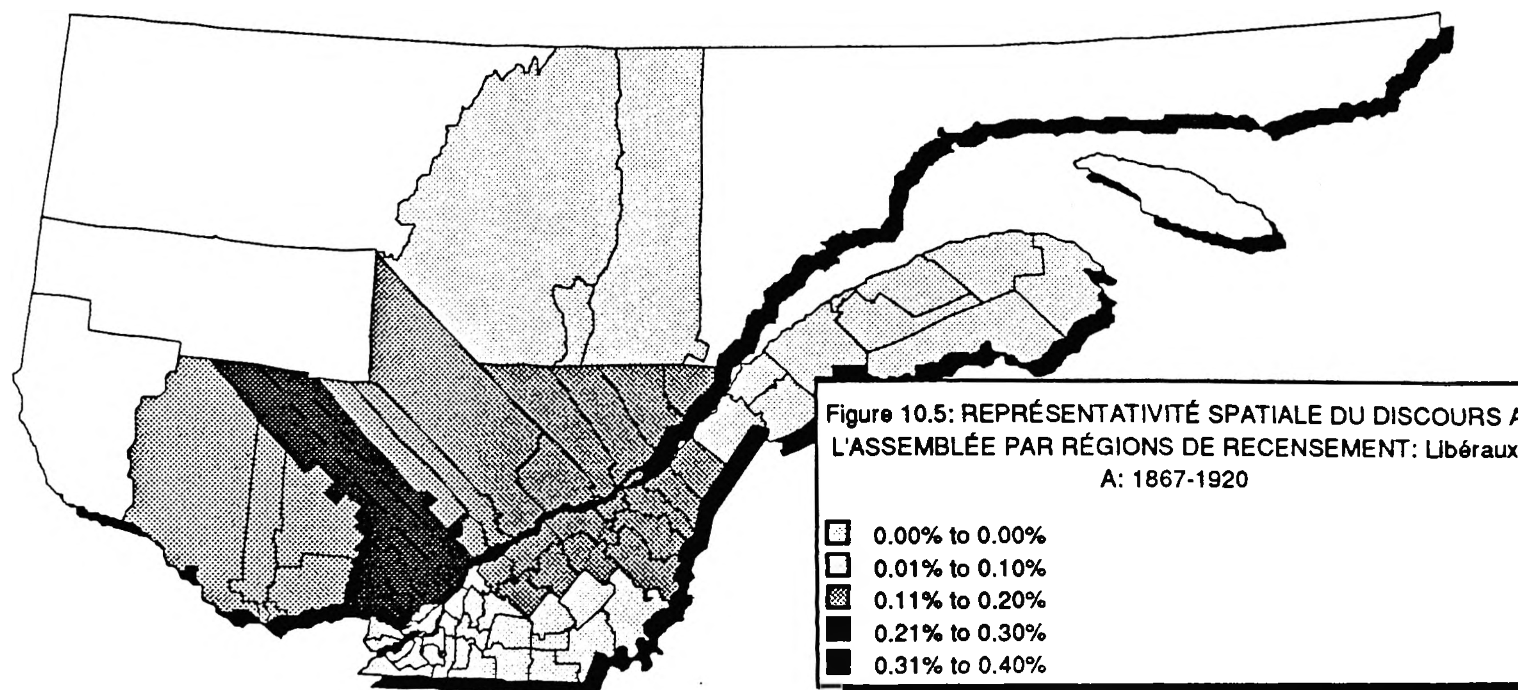


Figure 10.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Libéraux A: 1867-1920

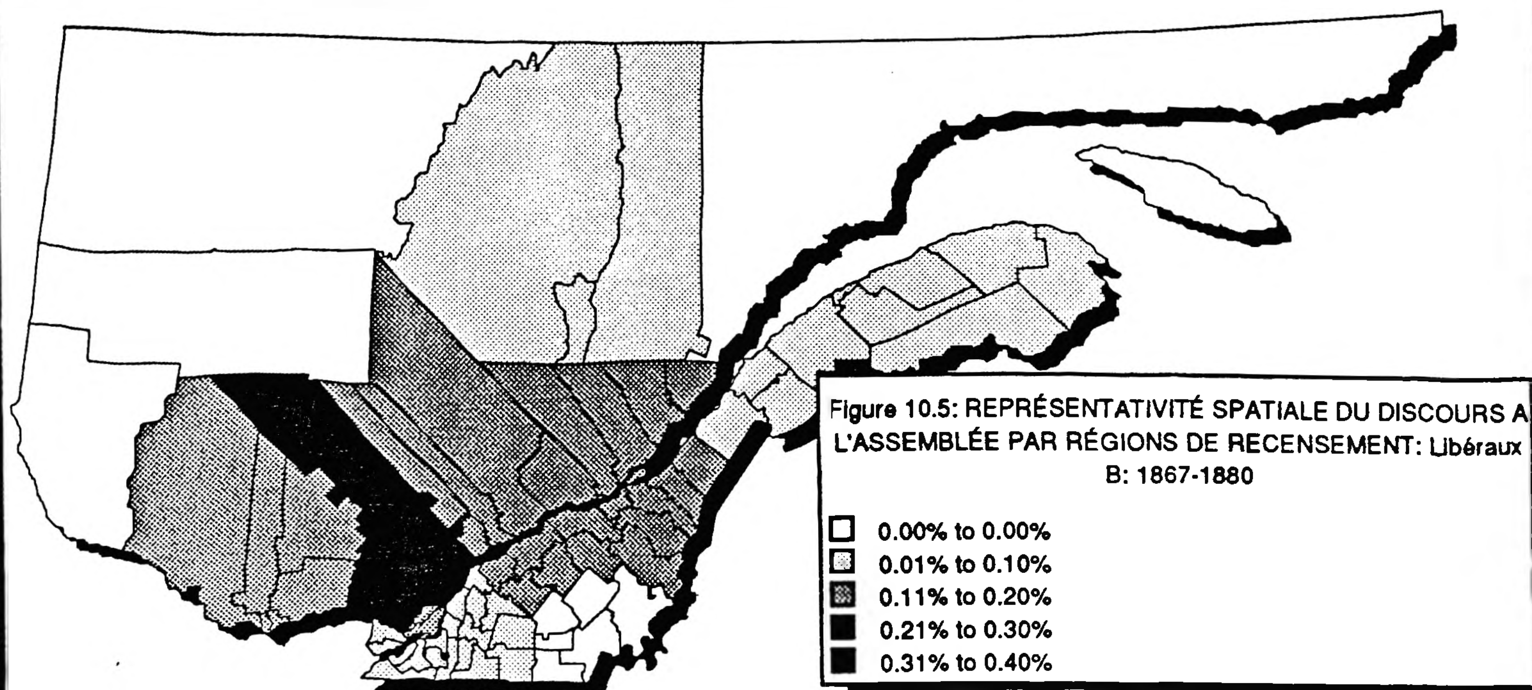


Figure 10.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Libéraux B: 1867-1880

Echelle 1: 8 300 000

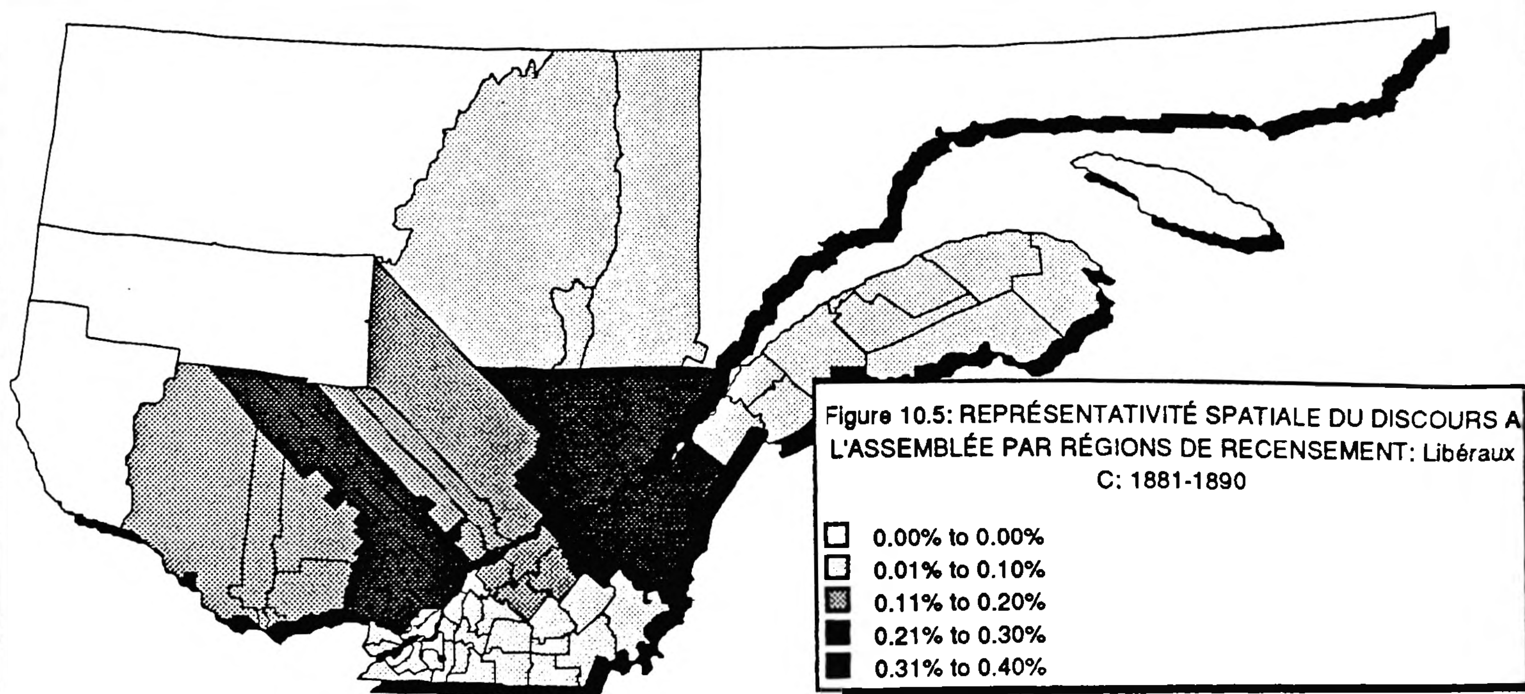


Figure 10.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Libéraux C: 1881-1890

Echelle 1: 8 300 000

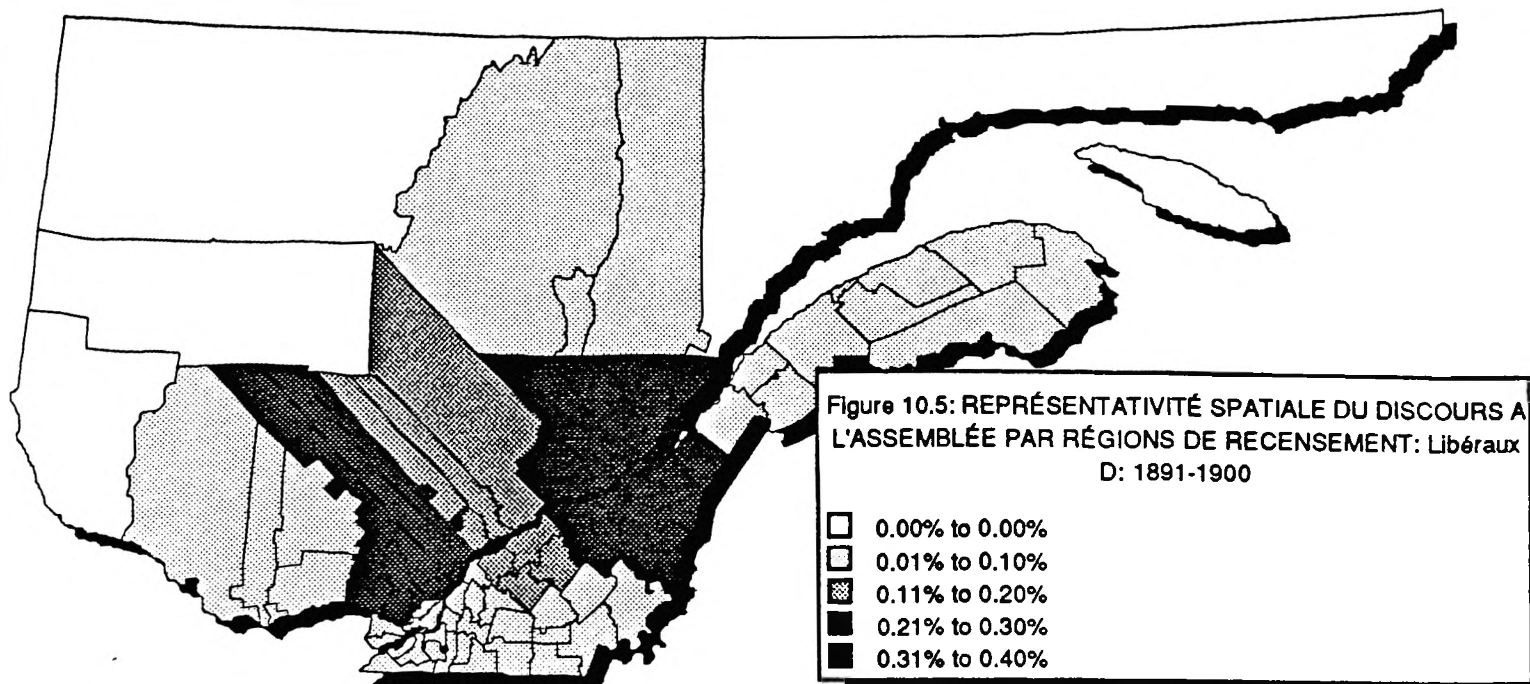


Figure 10.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Libéraux
D: 1891-1900

Echelle 1: 8 300 000

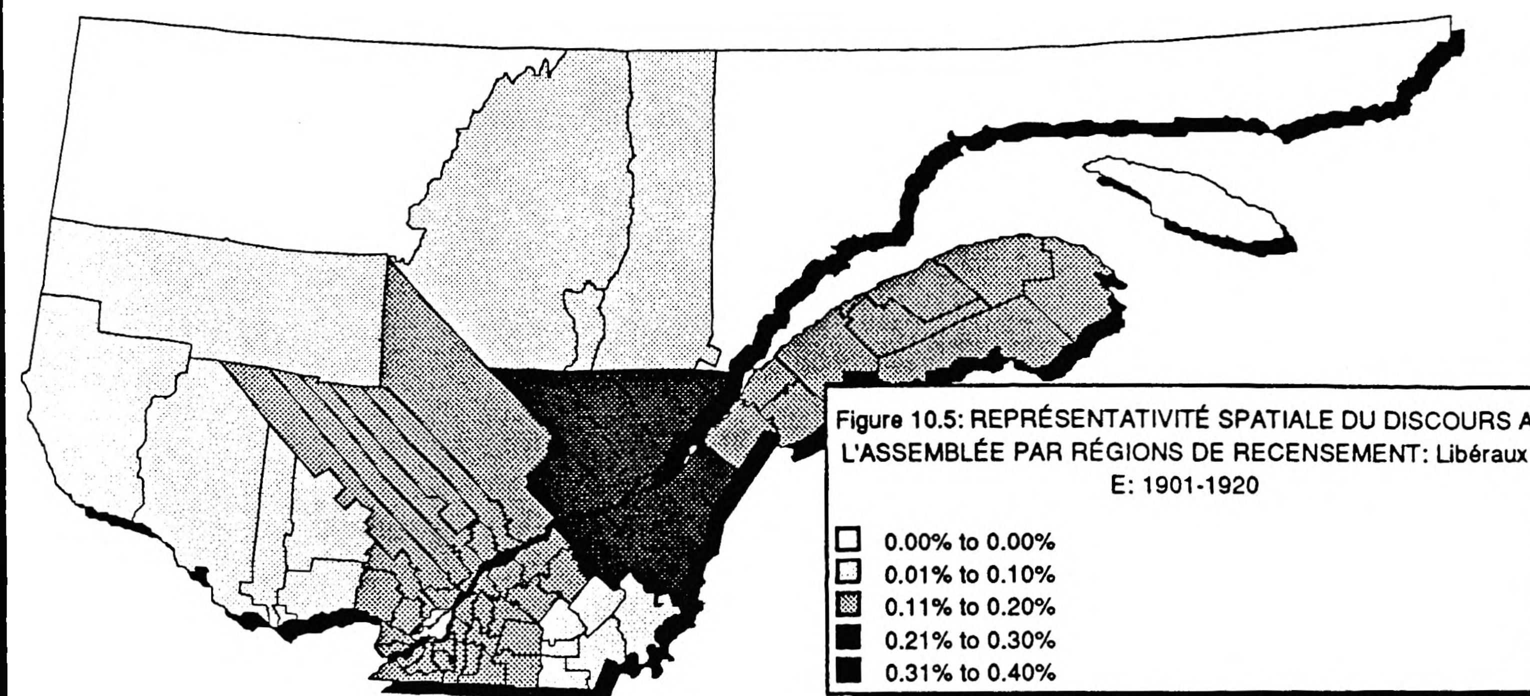


Figure 10.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Libéraux
E: 1901-1920

Echelle 1: 8 300 000

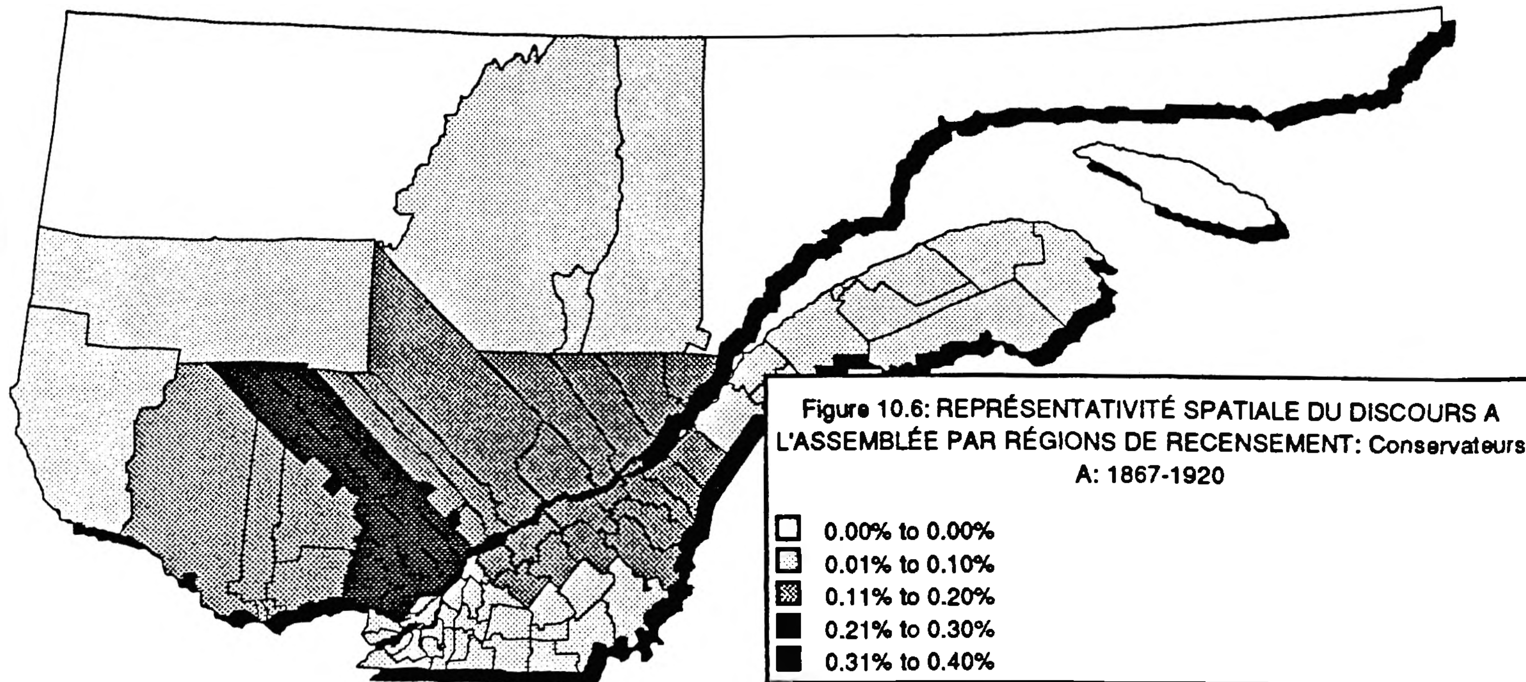


Figure 10.6: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Conservateurs
A: 1867-1920

Echelle 1: 8 300 000

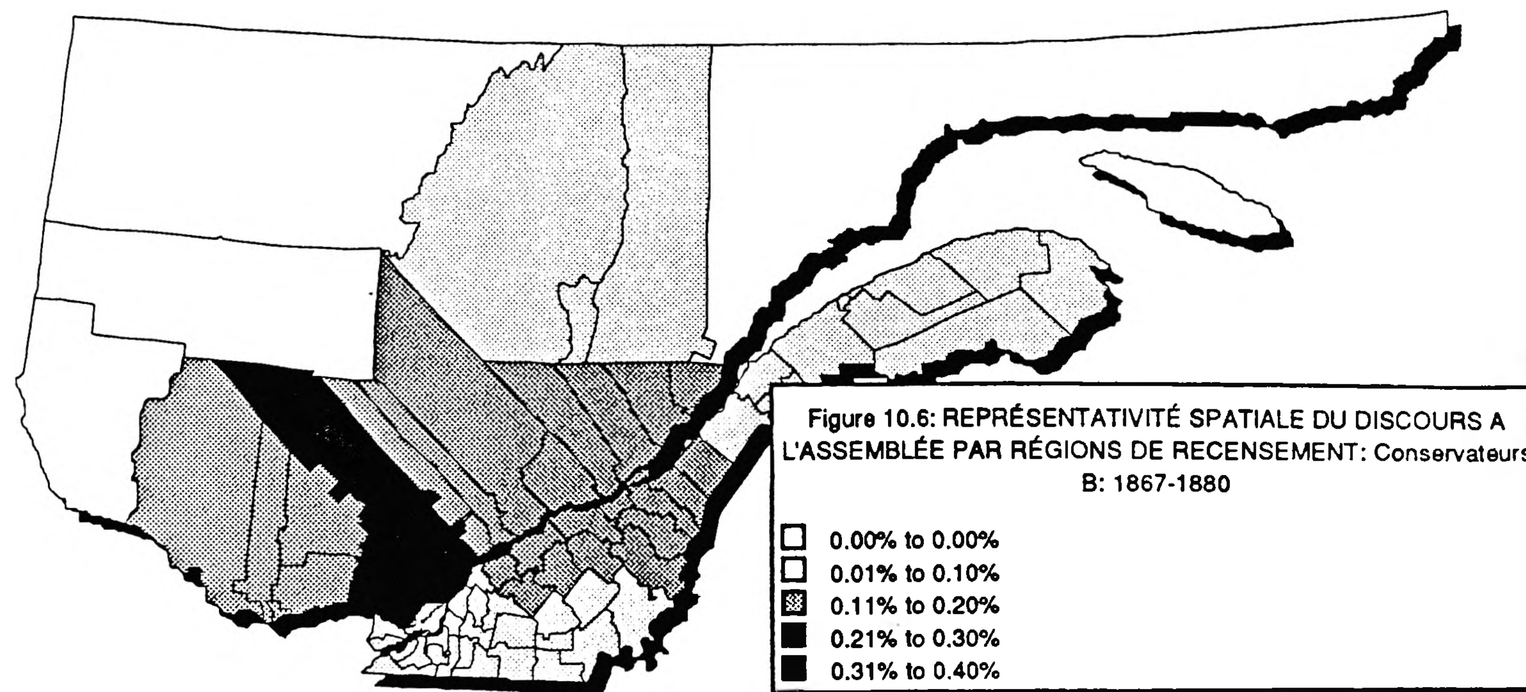
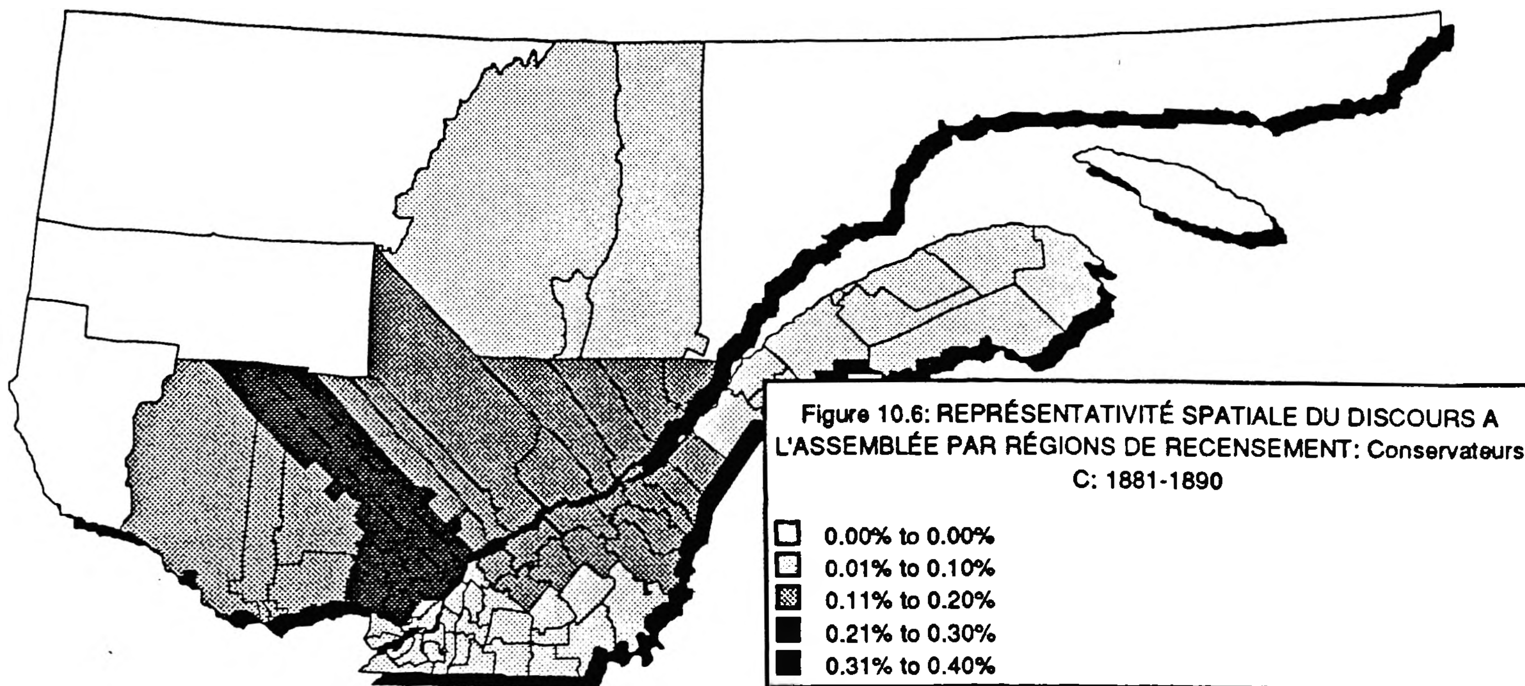
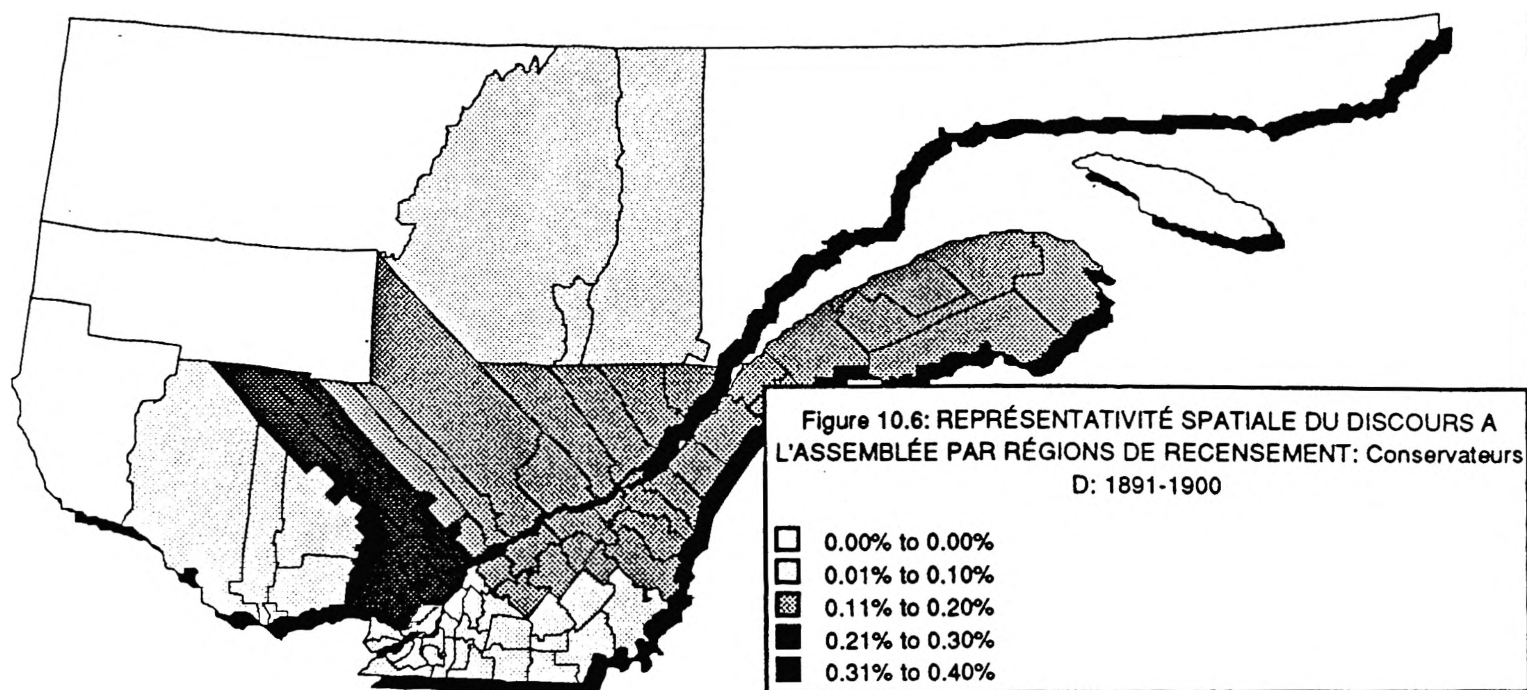


Figure 10.6: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Conservateurs
B: 1867-1880

Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.6: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Conservateurs
C: 1881-1890
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.6: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Conservateurs
D: 1891-1900
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000

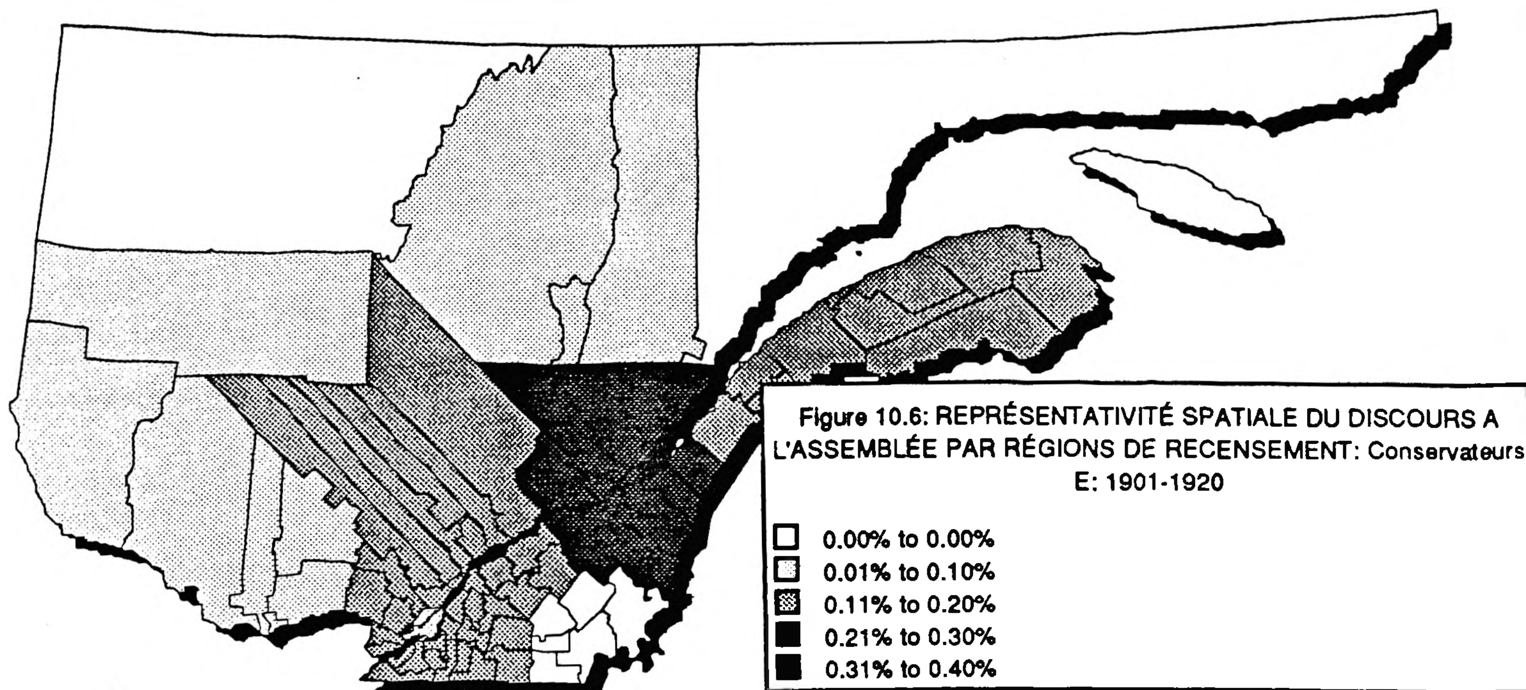


Figure 10.6: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Conservateurs E: 1901-1920

Echelle 1: 8 300 000

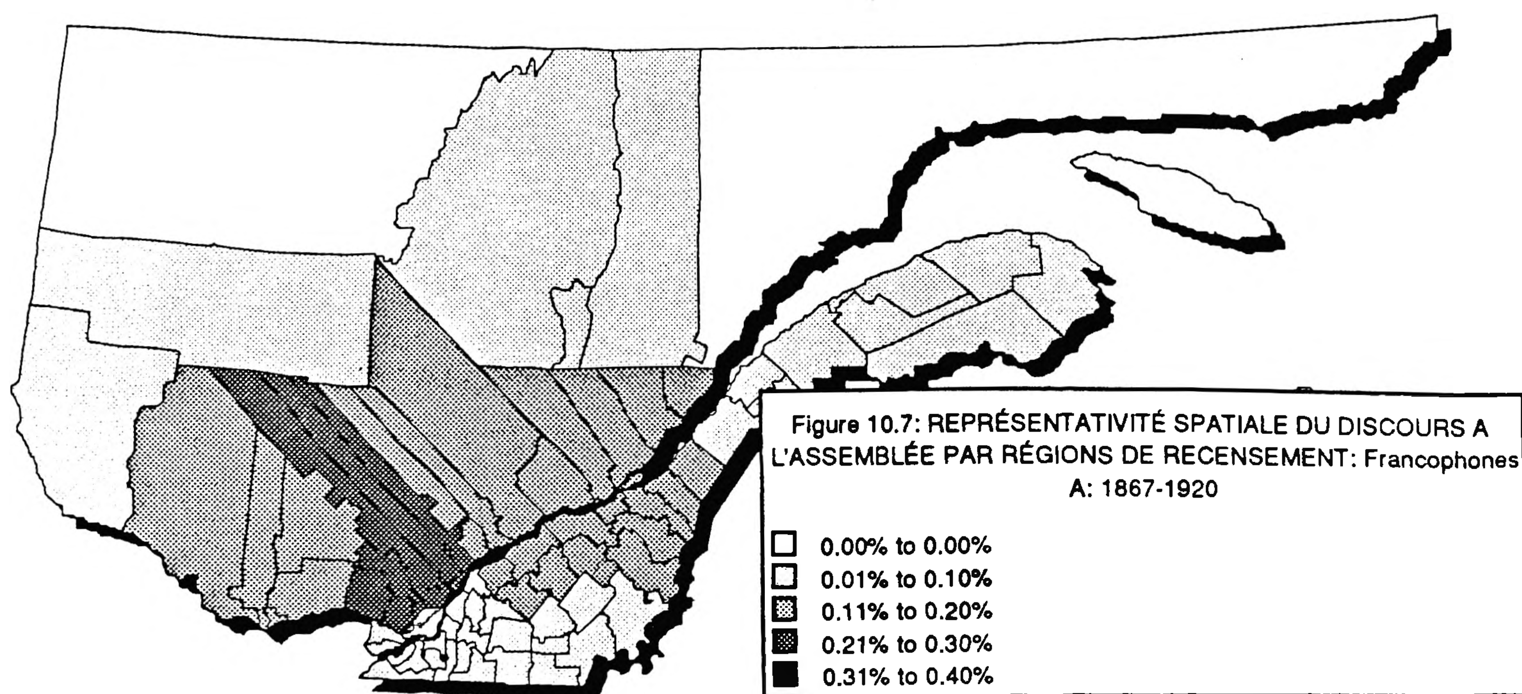


Figure 10.7: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Francophones A: 1867-1920

Echelle 1: 8 300 000

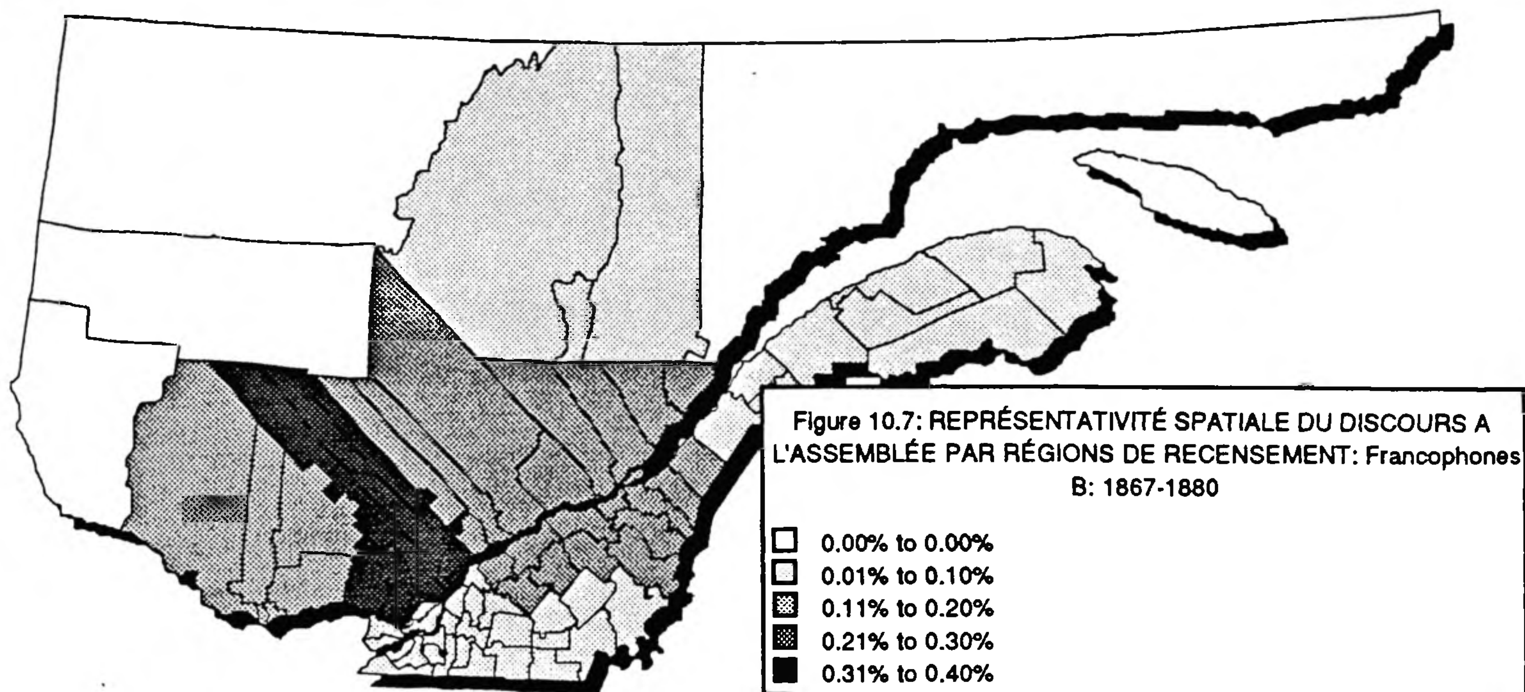


Figure 10.7: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Francophones
B: 1867-1880

Echelle 1: 8 300 000

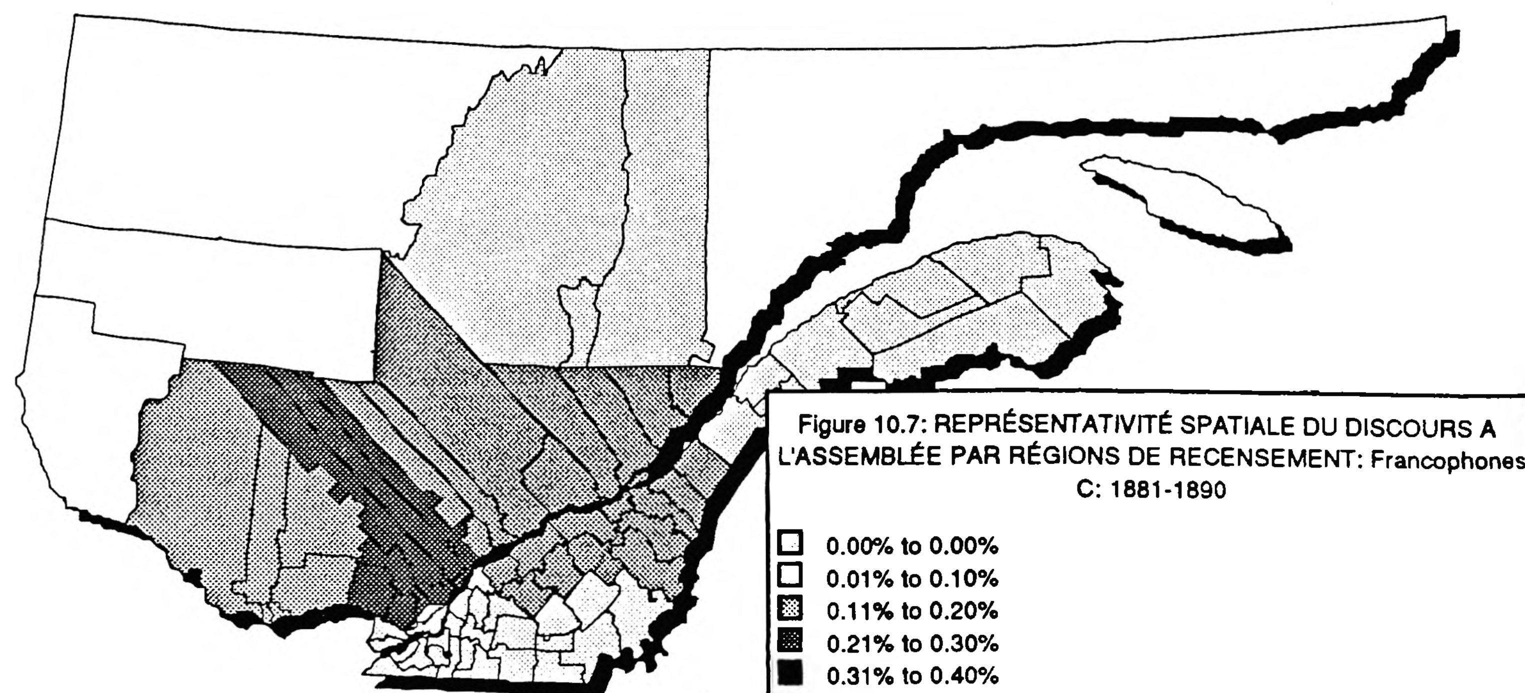
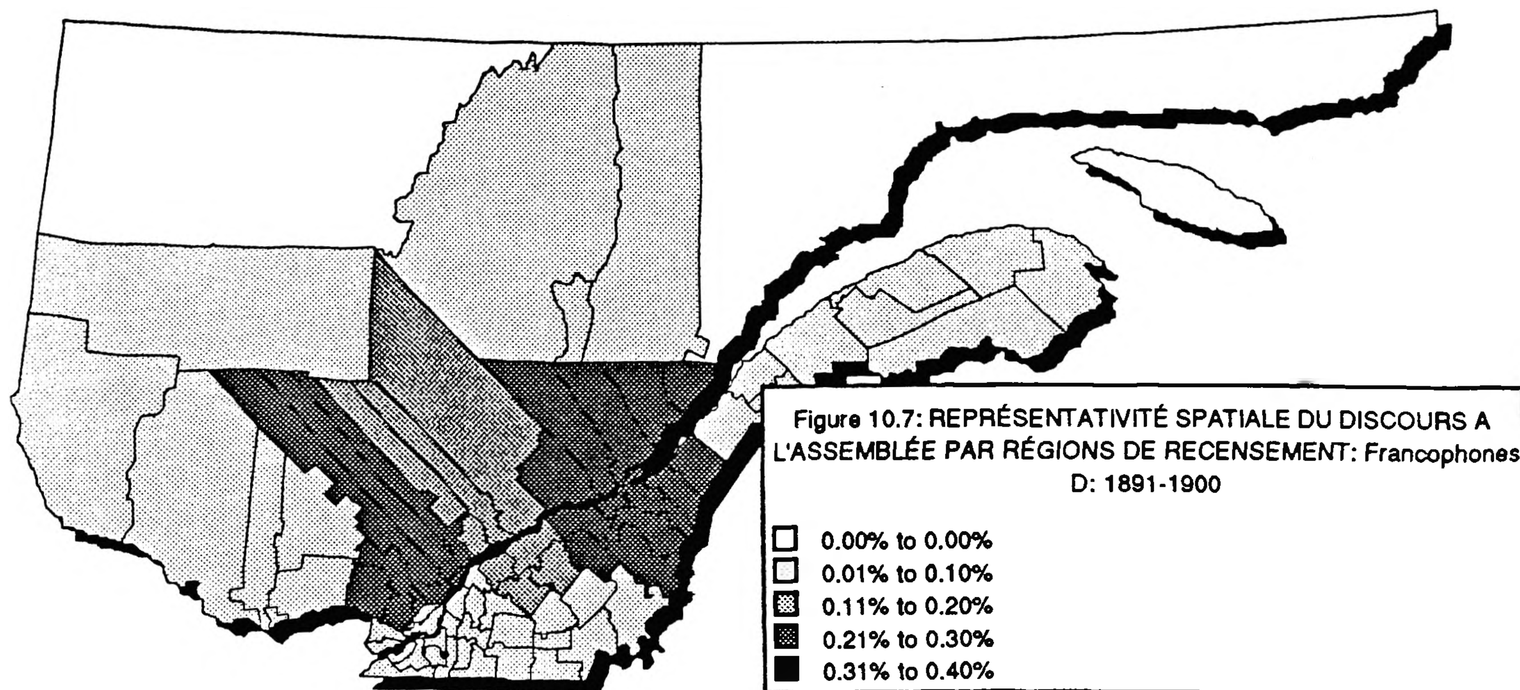
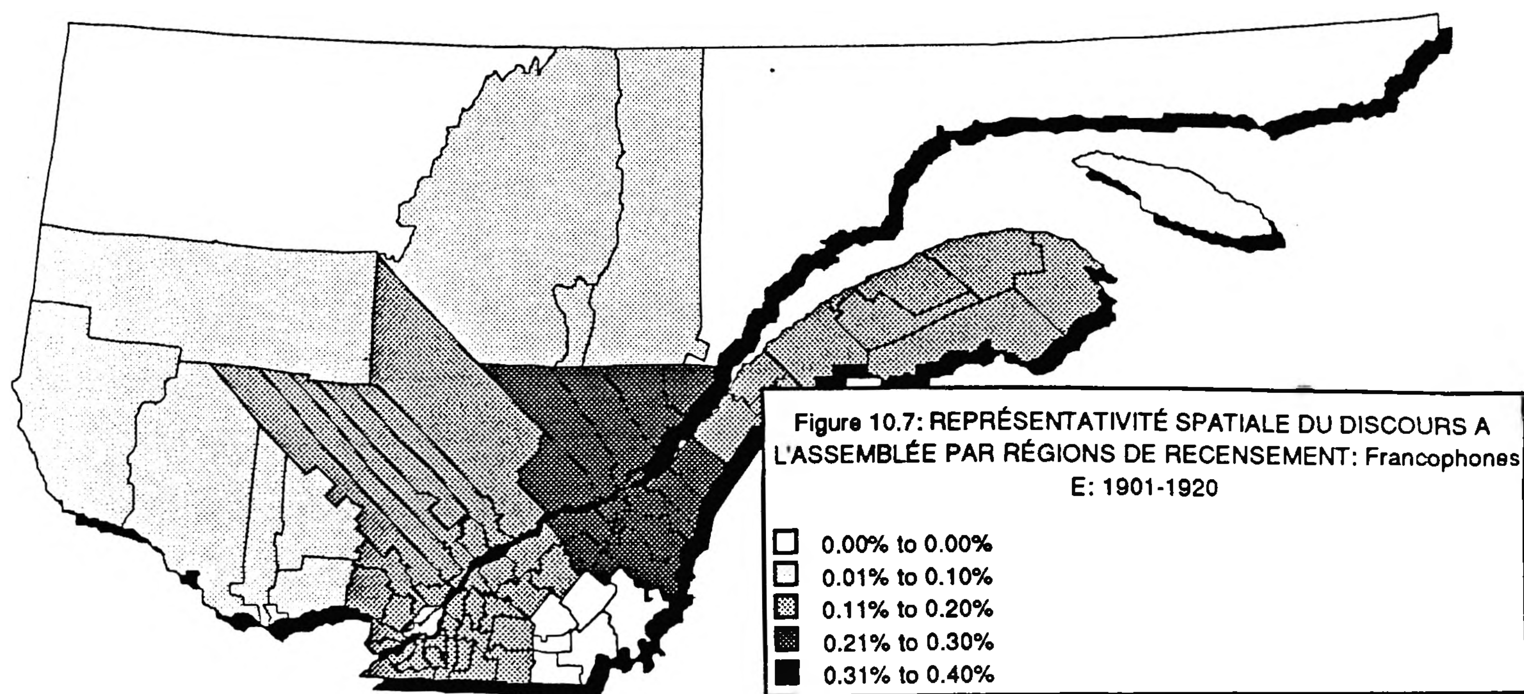


Figure 10.7: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Francophones
C: 1881-1890

Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.7: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Francophones
D: 1891-1900
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.7: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Francophones
E: 1901-1920
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000

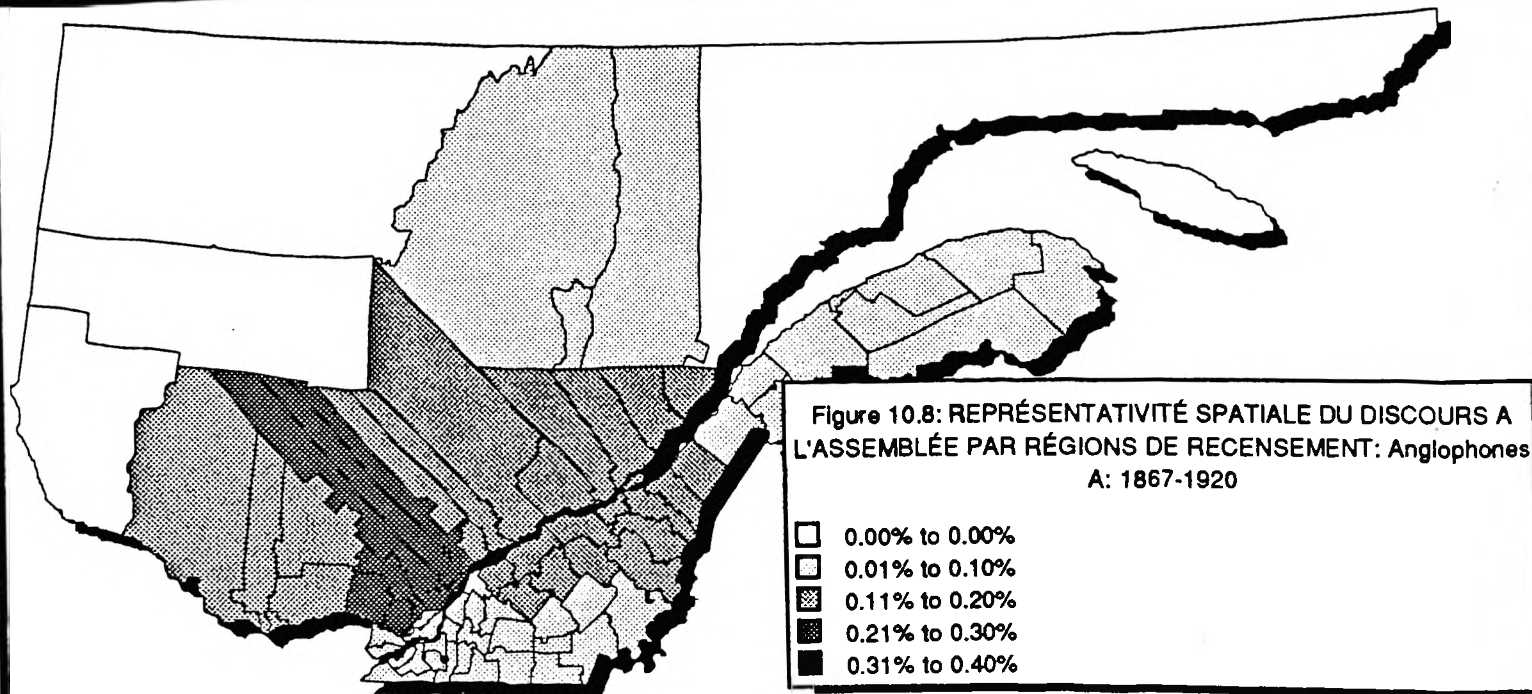


Figure 10.8: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Anglophones
A: 1867-1920

Echelle 1: 8 300 000

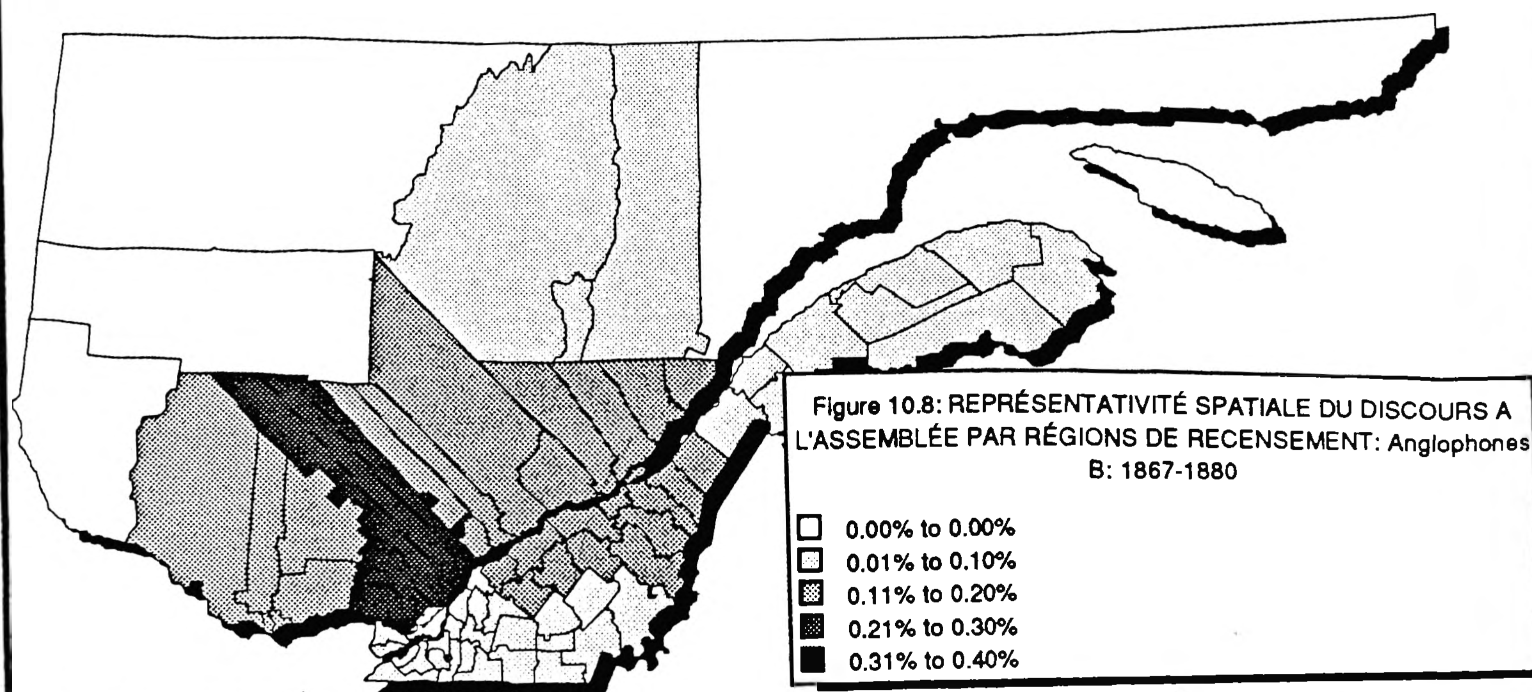


Figure 10.8: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Anglophones
B: 1867-1880

Echelle 1: 8 300 000

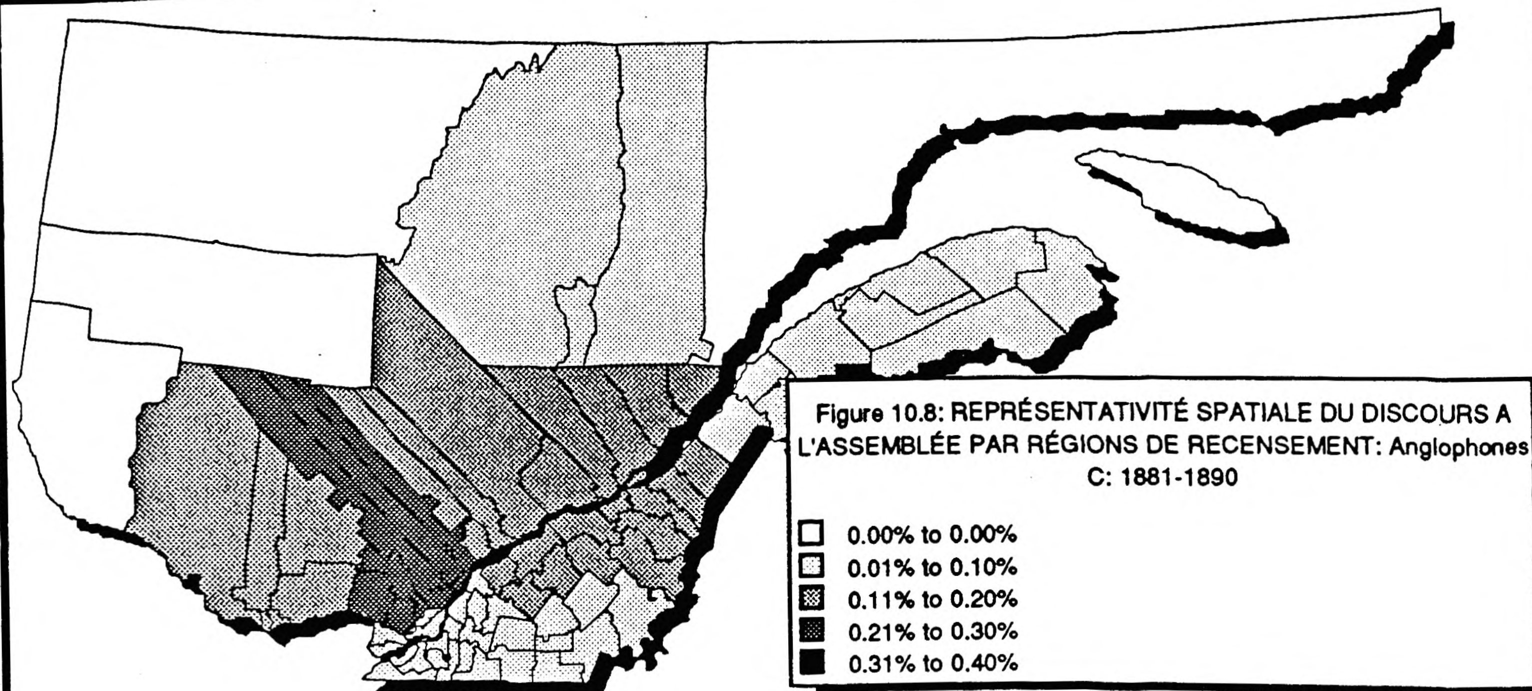


Figure 10.8: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Anglophones C: 1881-1890

Echelle 1: 8 300 000

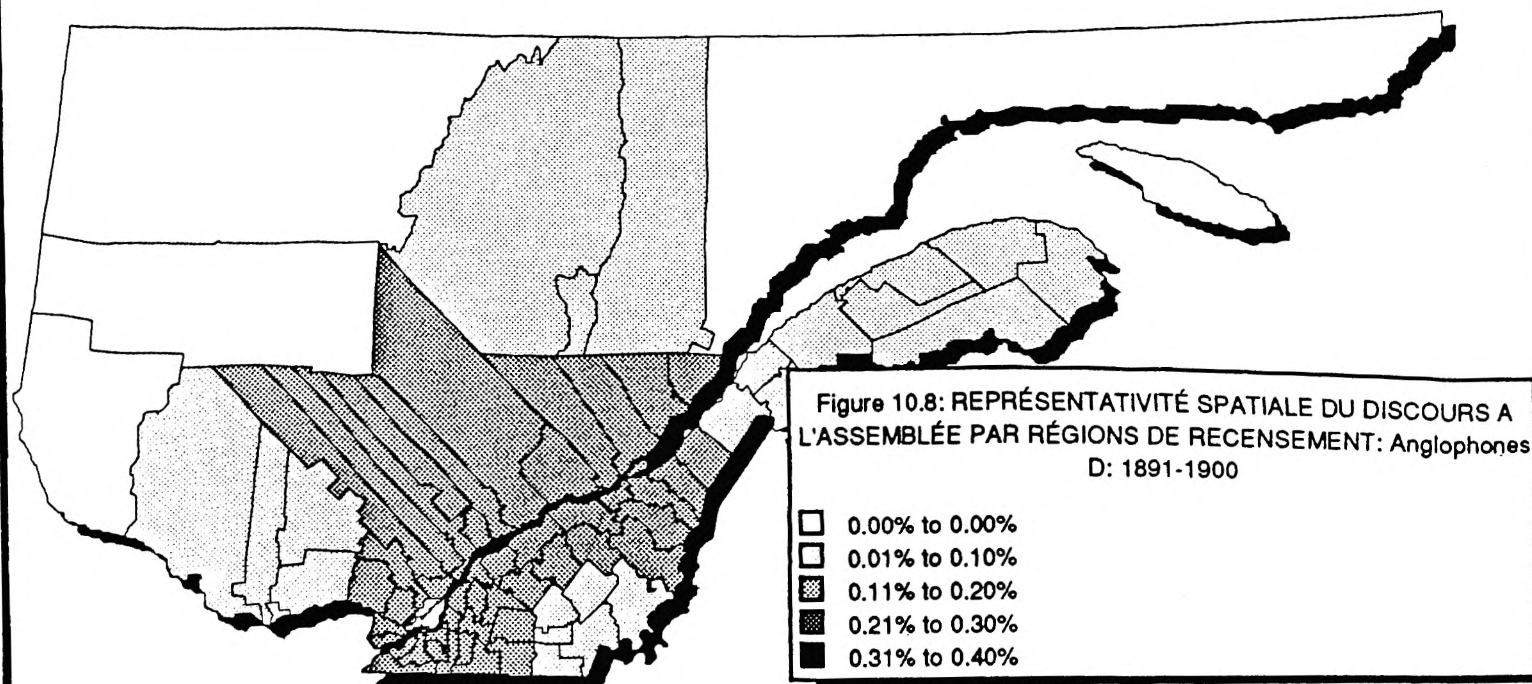


Figure 10.8: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Anglophones D: 1891-1900

Echelle 1: 8 300 000

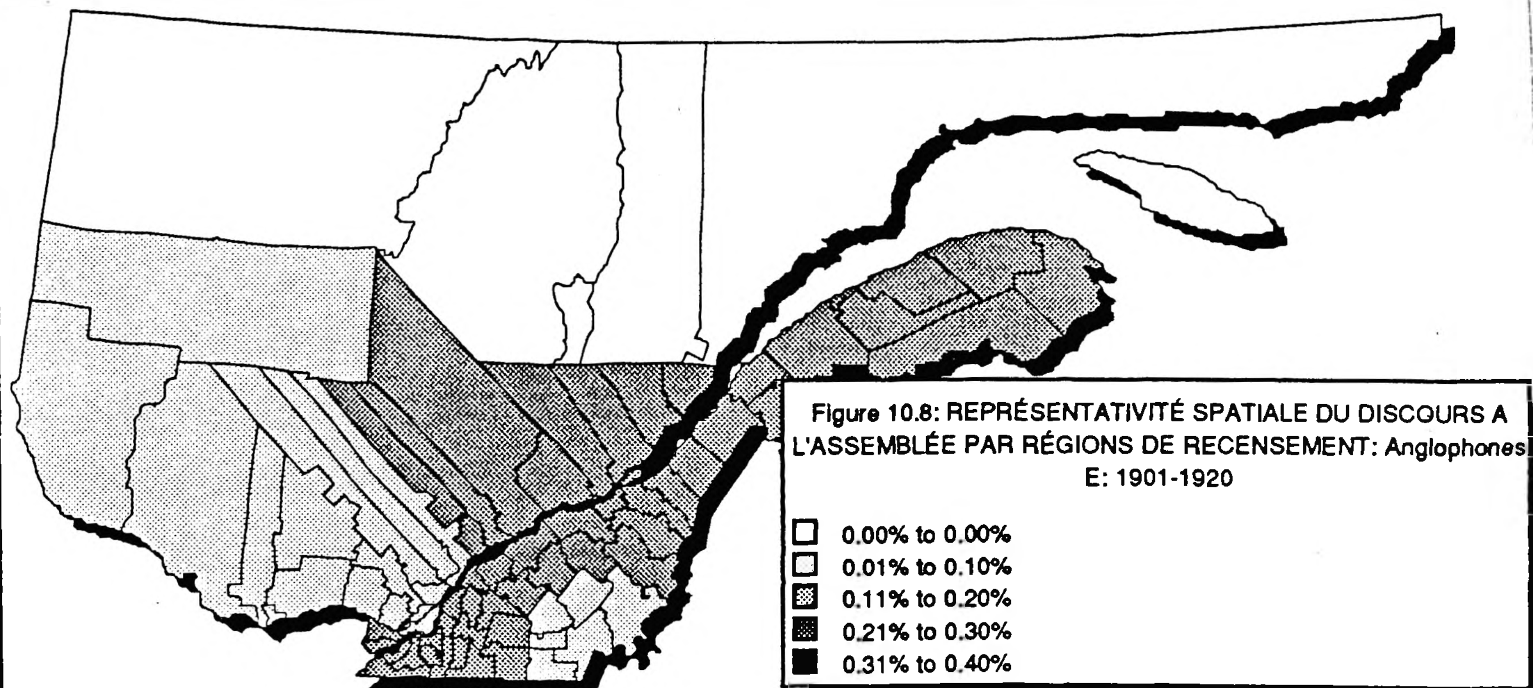


Figure 10.8: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT: Anglophones E: 1901-1920

Echelle 1: 8 300 000

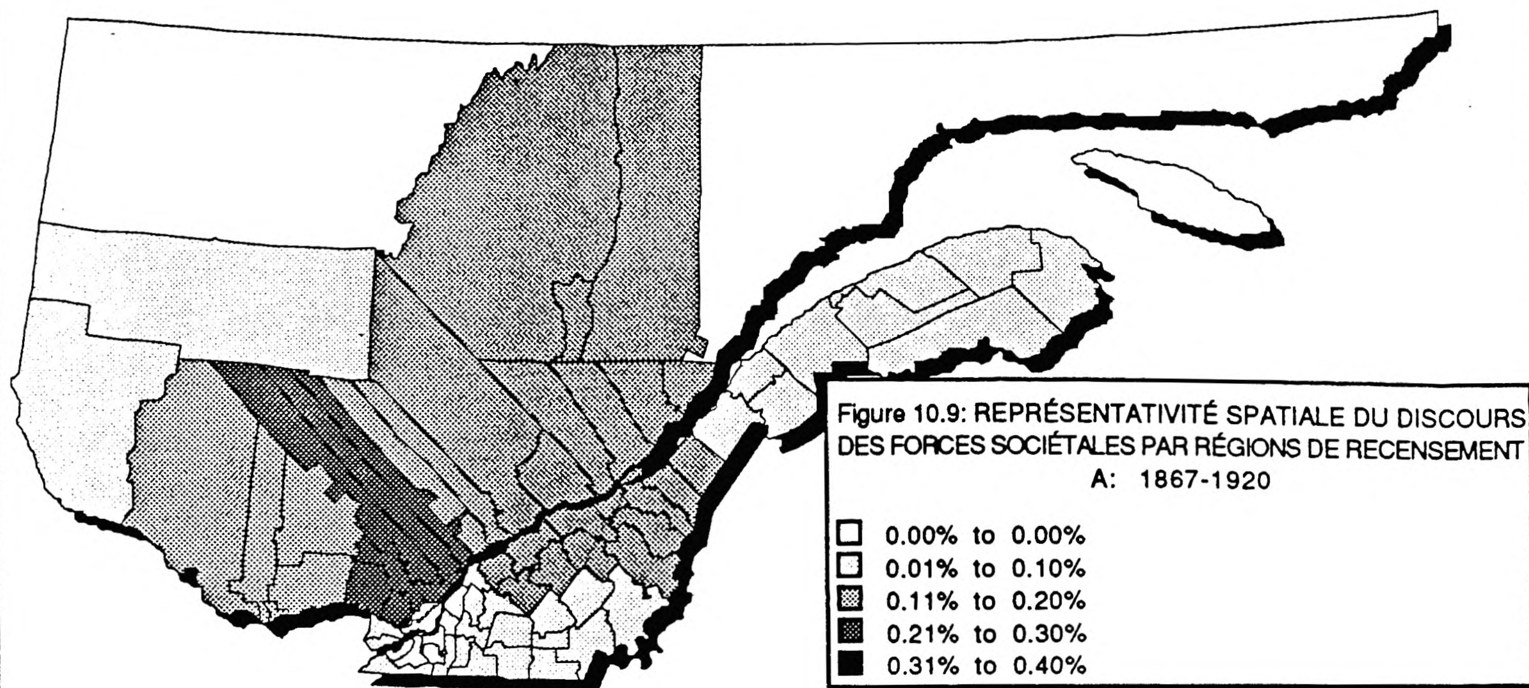
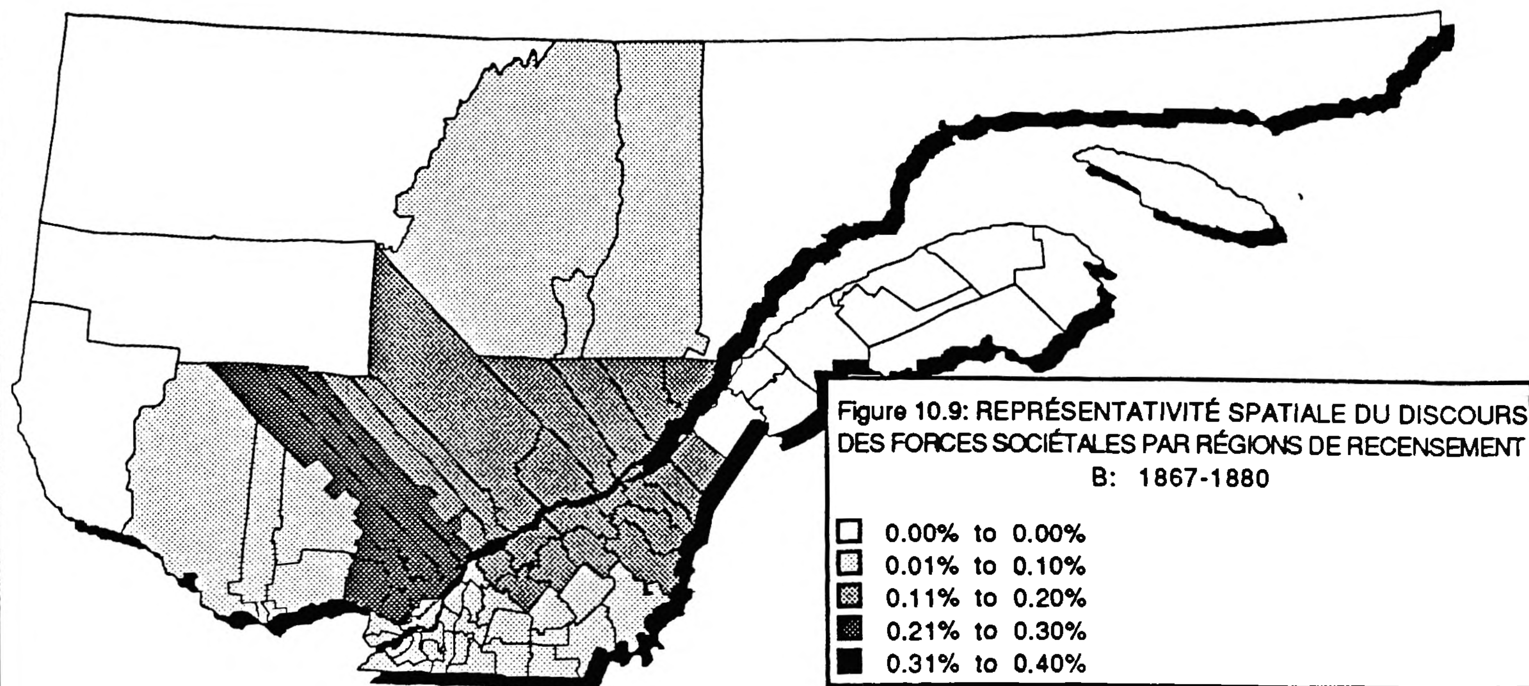
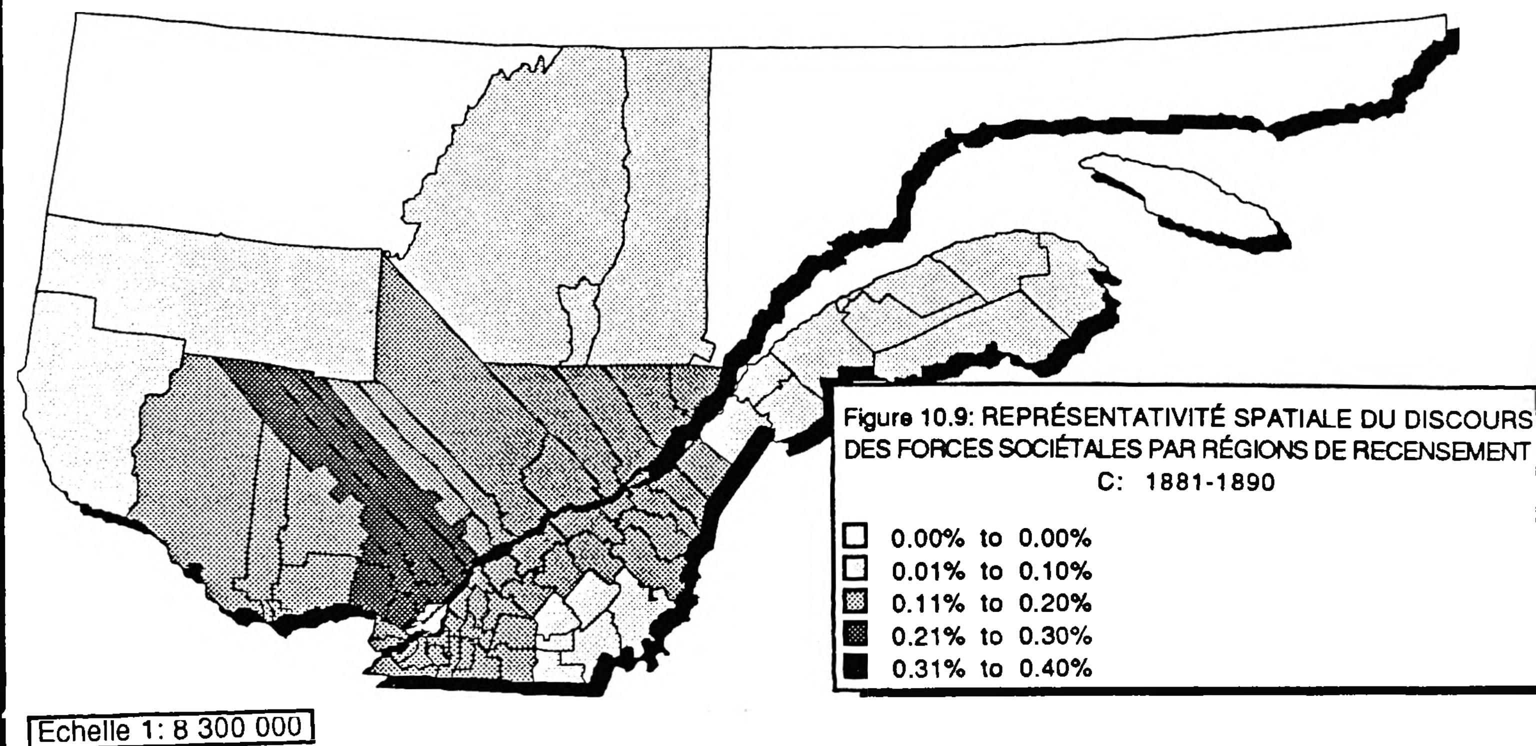
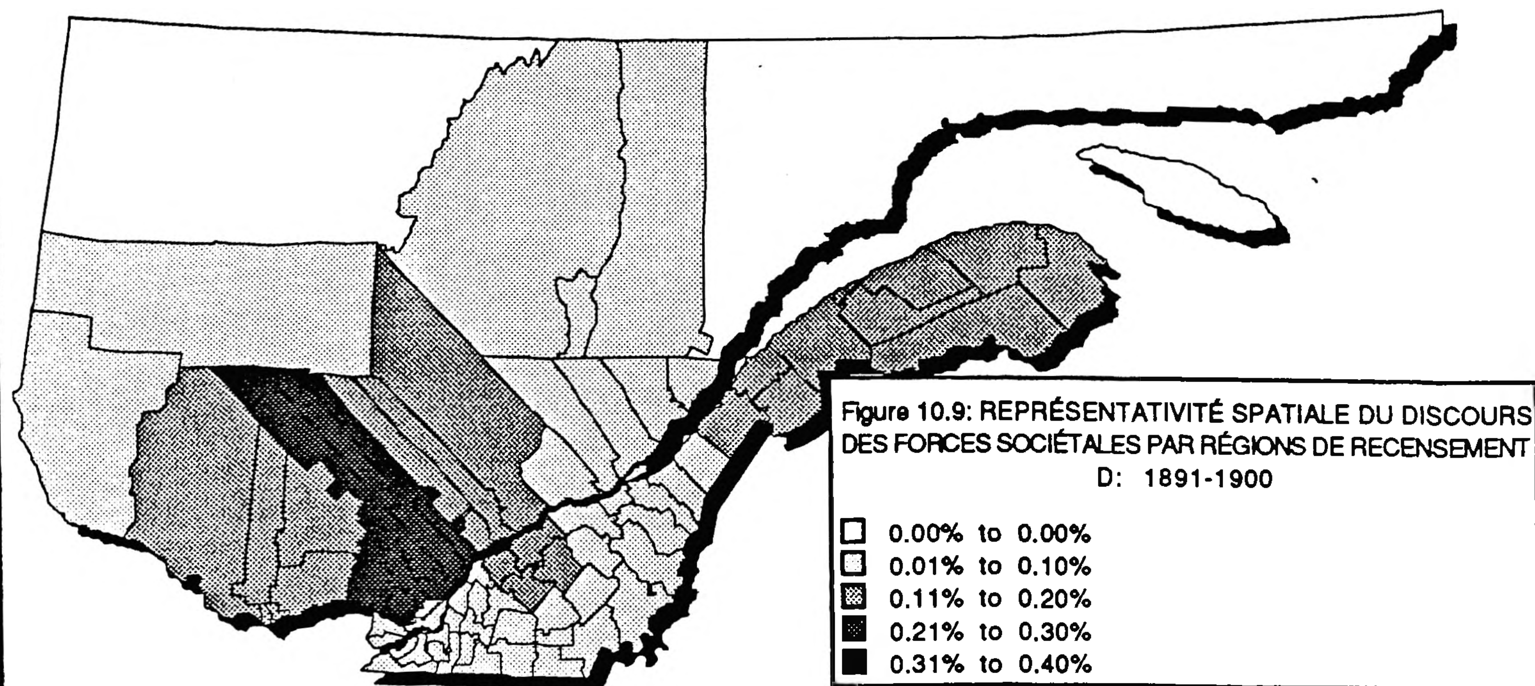


Figure 10.9: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT A: 1867-1920

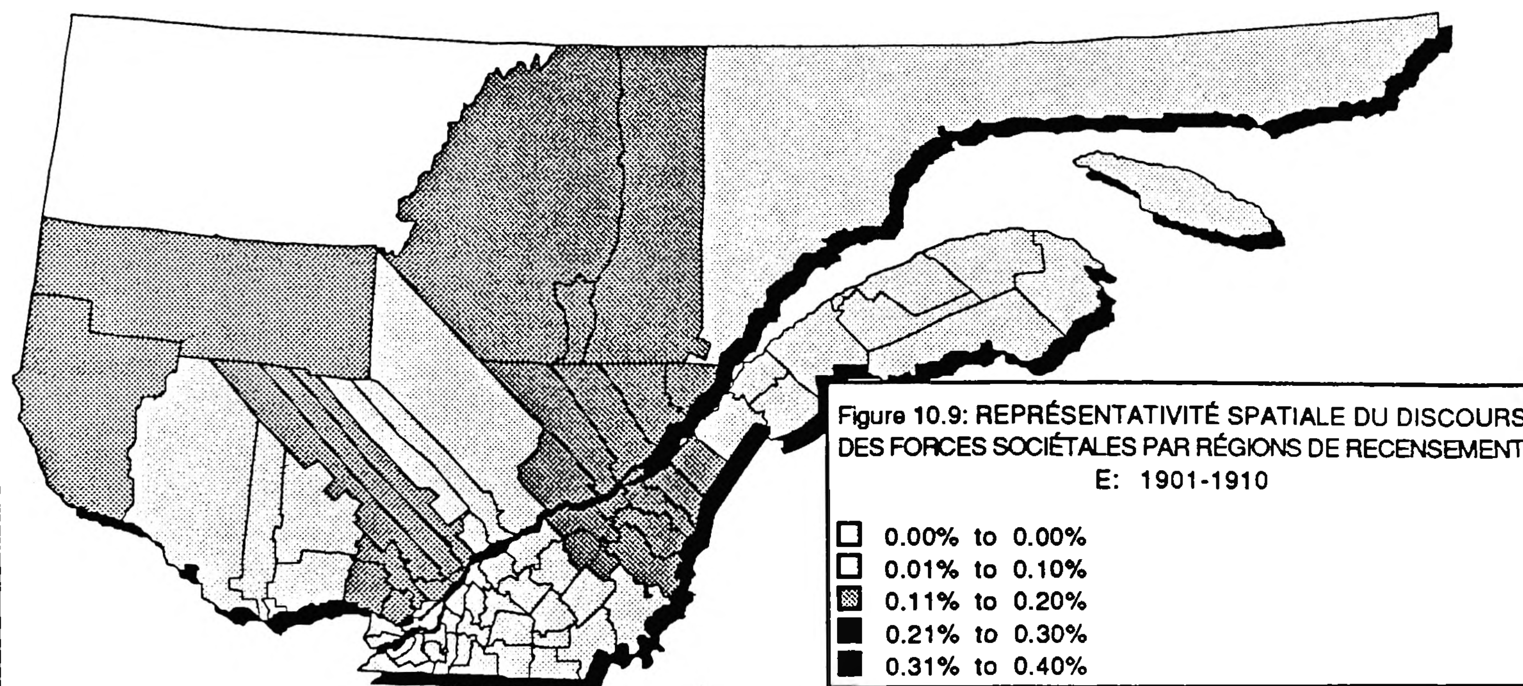
Echelle 1: 8 300 000


Figure 10.9: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
B: 1867-1880
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000

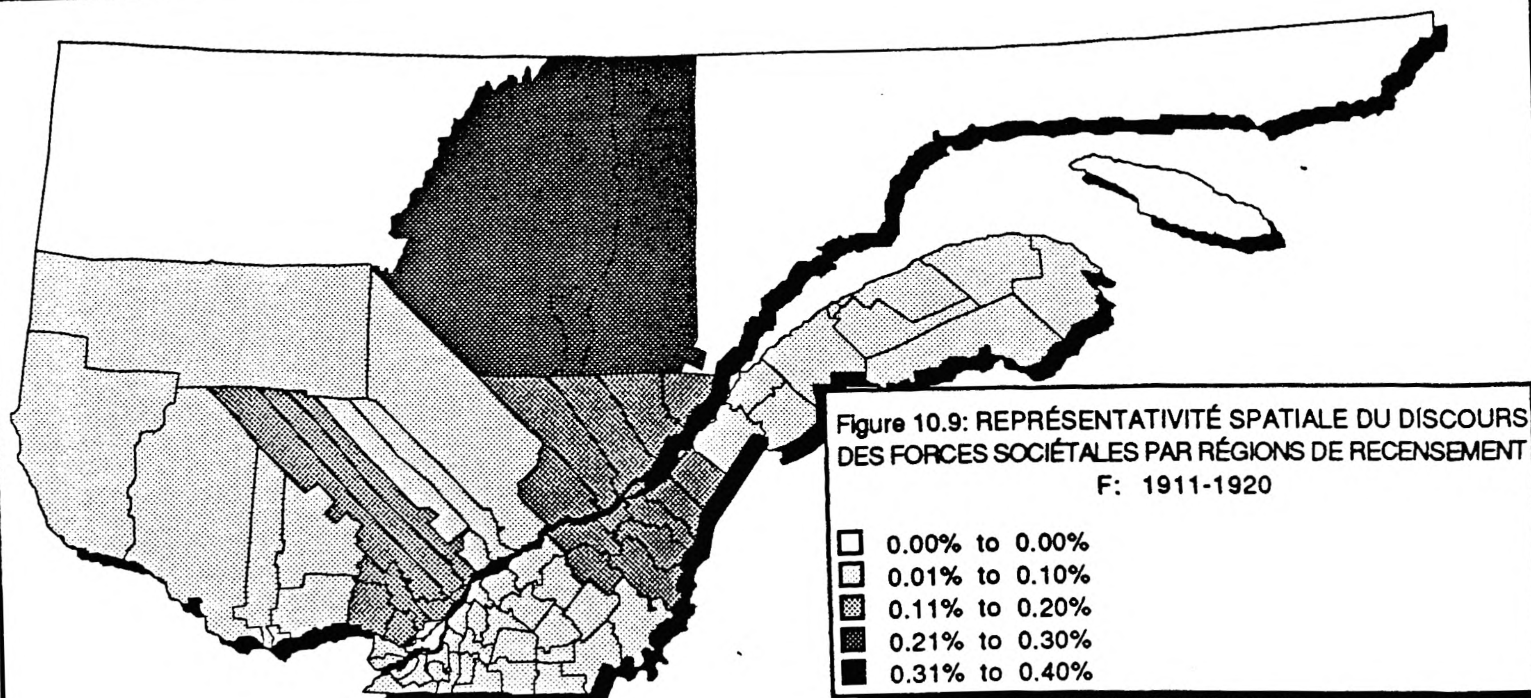

Figure 10.9: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT
C: 1881-1890
0.00% to 0.00%
0.01% to 0.10%
0.11% to 0.20%
0.21% to 0.30%
0.31% to 0.40%
Echelle 1: 8 300 000



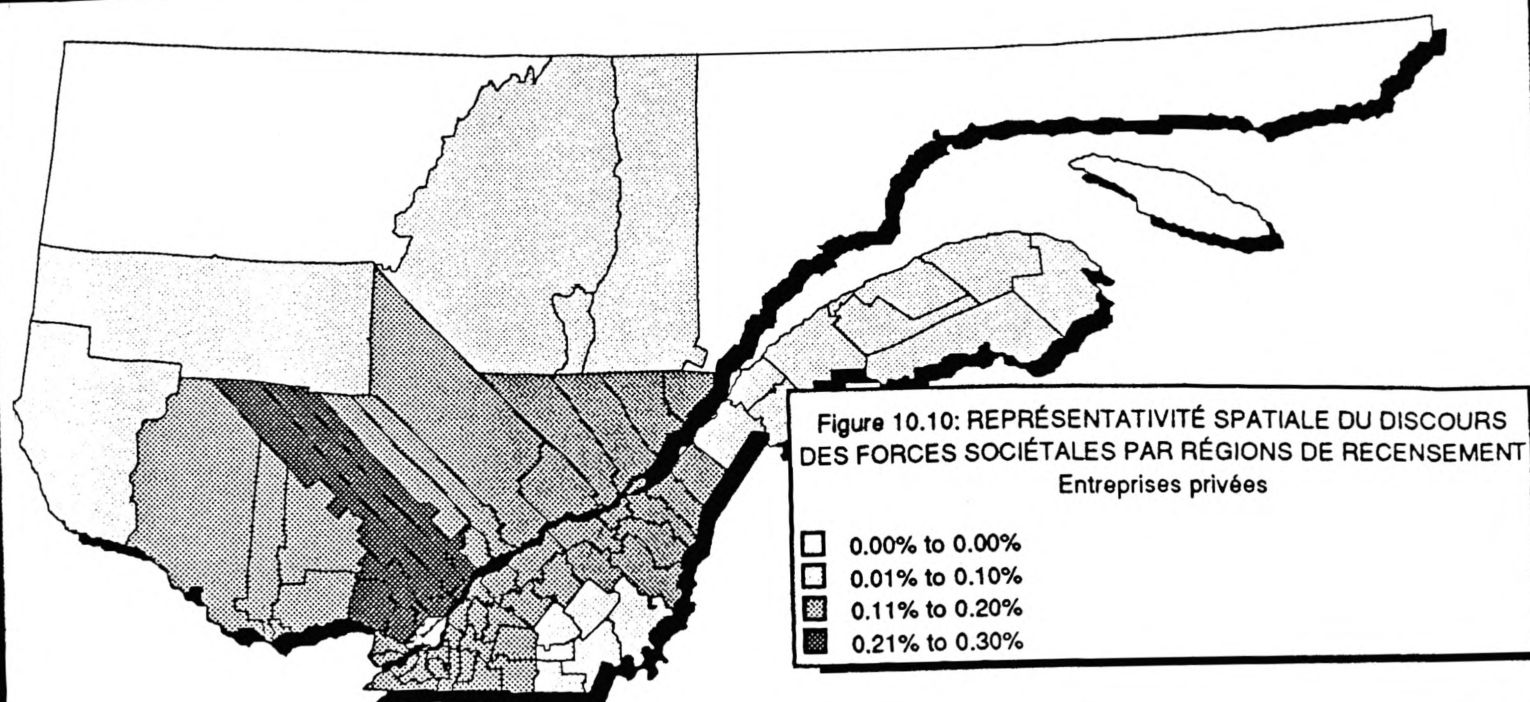
Echelle 1: 8 300 000



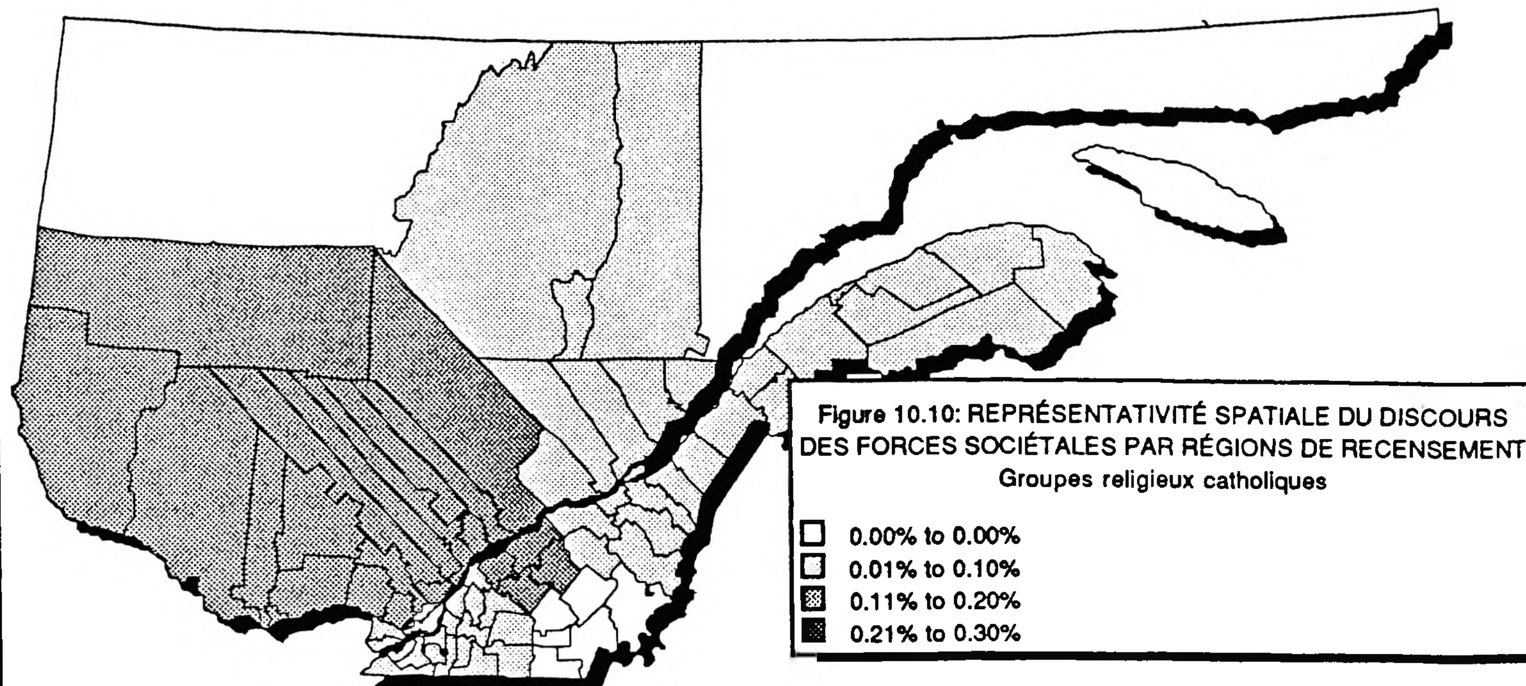
Echelle 1: 8 300 000



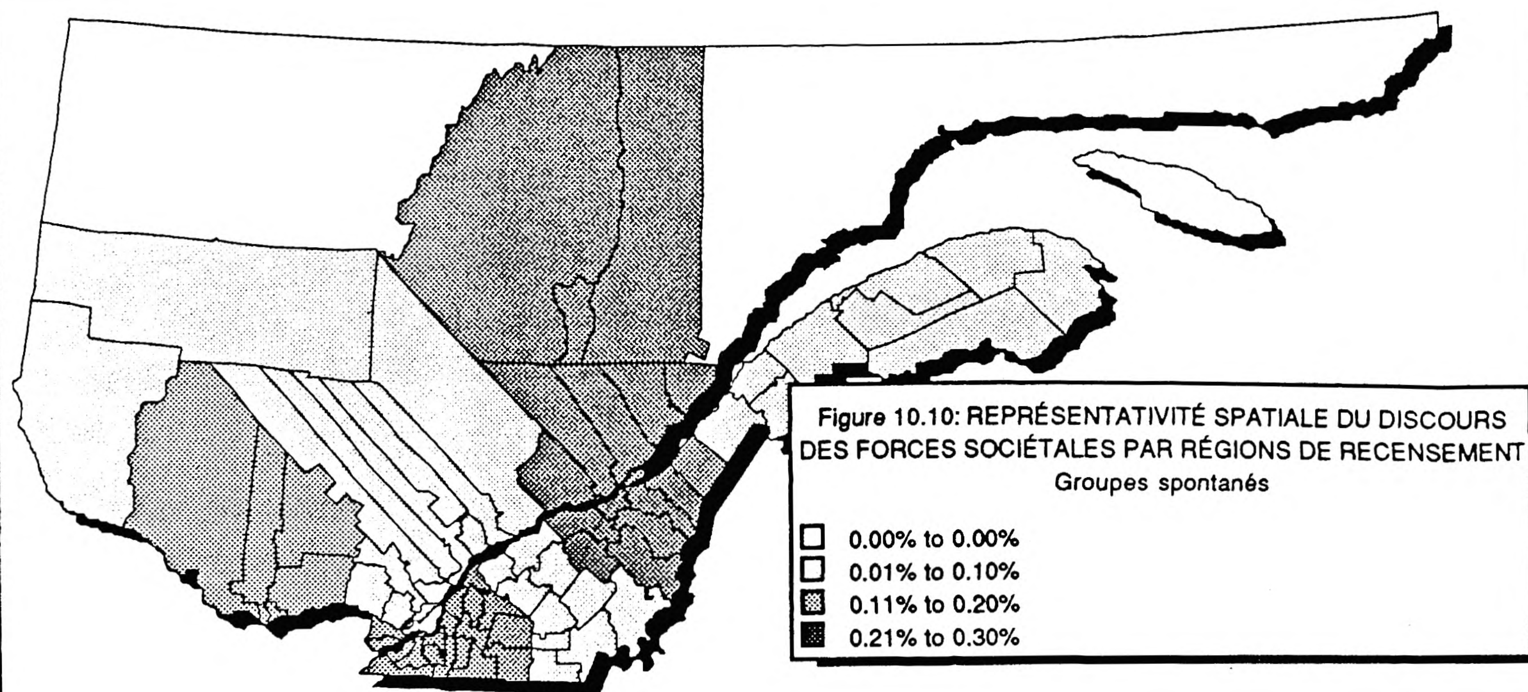
Echelle 1: 8 300 000



Echelle 1: 8 300 000



Echelle 1: 8 300 000



Echelle 1: 8 300 000

CHAPITRE XI

L'AGE D'OR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 1867-1920: LA POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL

> Nous comprenons que le gouvernement n'a pas pour politique la construction des chemins de fer, mais aucun corps ne peut exercer une influence plus heureuse sur l'esprit des hommes de chemins de fer que les membres du gouvernement. (1)

Dans le processus complexe menant à la concrétisation des projets ferroviaires, cette citation résume en quelques mots les attentes que les agents d'interventions investissaient dans le gouvernement. Les forces soutenaient qu'il n'était pas du ressort du secteur public de construire de gérer et de posséder des chemins de fer. Nonobstant, son appui moral, technique, et financier était indispensable pour soutenir l'essor d'un réseau ferré sous contrôle privé.

Coeur du cadre de recherche, le gouvernement est l'élément central qui canalise et transforme les demandes issues des forces internes et externes. C'est l'appareil gouvernemental qui détient le mandat, au nom du peuple, d'adopter et de façonner la politique ferroviaire.

Les forces sociétales et gouvernementales ne souhaitaient pas son intervention directe par voie de propriété des ouvrages de chemins de fer, mais prônaient plutôt une action supplétive sobre. L'idéologie dominante, alors en vigueur, considérait que seule la propriété privée des biens et équipements pouvait générer des retombées optimales sur l'ensemble de la société. La croyance que ce mode de gestion disposait d'atouts supérieurs au secteur public pour façonner avec plus

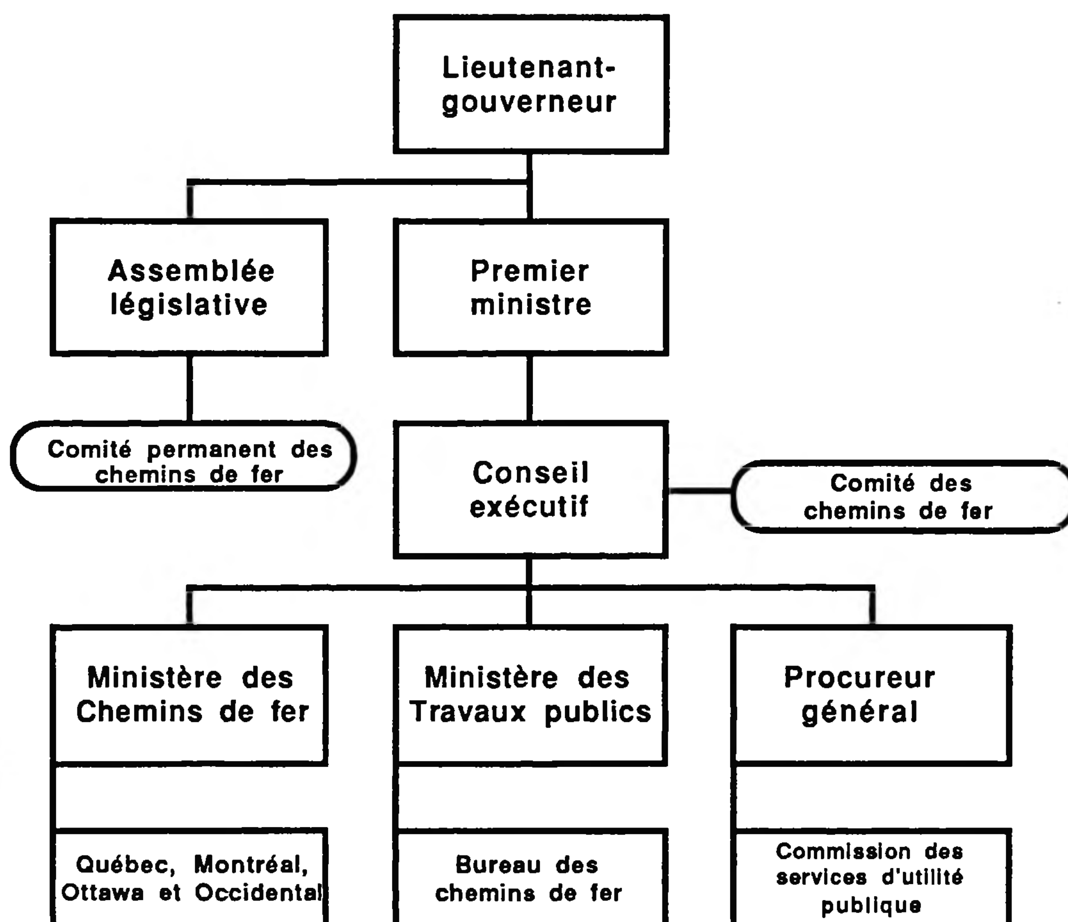
---

(1) ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 712, Lettre de Monsieur Boily de la Chambre de Commerce du Saguenay, 4 janvier 1920.

d'efficacité l'aménagement du territoire et le développement économique régional, explique le rôle important joué par l'entreprise privée.

Toutefois, sans le soutien gouvernemental, notamment économique, il est indubitable de croire que la plupart de ces compagnies sous-capitalisées n'aient eu l'autonomie d'entreprendre de coûteux travaux ferroviaires sans l'aide des pouvoirs publiques. Cependant, le profil bas de l'action gouvernementale permit de préserver la philosophie sous-jacente au libéralisme économique, soit sa non-ingérence dans les plates-bandes des entreprises privées.

Figure 11.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



L'organisation des structures et des extrants gouvernementaux concentrée géographiquement sur la Colline parlementaire à Québec, centre du pouvoir politique de l'État québécois, constitue un modèle de la pensée économique dominante et du processus décisionnel prévalant à cette époque. Dans la hiérarchie urbaine d'un État, la capitale politique représente le pôle primaire

d'où sont orientées et contrôlées une ou plusieurs activités. D'une façon plus simpliste, la capitale pourrait également se définir comme étant le lieu où l'action se déroule. C'est à Québec qu'étaient centralisés les pouvoirs politiques, législatifs et administratifs qui stimulaient le développement du réseau ferroviaire.

La structure administrative très légère favorisait une concentration des initiatives gouvernementales entre les mains des autorités politiques et ministérielles. Le pouvoir décisionnel, bien que maîtrisé jusqu'à un certain degré aux élus du peuple, était avant tout contrôlé par les membres du Conseil exécutif, tandis que le pouvoir administratif et technique était monopolisé par quelques hauts-fonctionnaires (p. ex. le directeur du Bureau des chemins de fer).

Dans une première étape, l'analyse du processus décisionnel permettra de mieux connaître les organismes gouvernementaux ayant participé, au cours des années 1867-1920, à la conception et à l'application de la politique (figure 11.1). Cet exercice complété, les programmes ferroviaires seront l'objet de l'attention du chercheur. L'emphase sera portée sur l'étude des programmes susceptibles de générer des effets sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional.

11.1 STRUCTURE ET PROCESSUS DÉCISIONNEL

Le Conseil exécutif

Au cours de la période 1867-1920, le pouvoir décisionnel en matière de transport sur rail était centralisé au Conseil des ministres. Les décisions majeures concernant la création, les réorientations et la fin des programmes d'aide financière aux chemins de fer ont été discutées et entérinées lors des réunions du Conseil, tout comme les modalités d'application des programmes. C'est au sein de cet organisme que se développait et originait la politique, tandis que ses extrants étaient diffusés par la structure hiérarchique vers les unités administratives chargées de les appliquer.

Le Conseil exécutif distribuait, par arrêté en conseil, sur une base discrétionnaire et suivant des critères souvent arbitraires, sans garantie des entrepreneurs, les subsides aux entreprises ferroviaires requérantes. Les ministres disposant de cette latitude, pouvaient tantôt prendre des décisions qui favorisaient les forces sociétales dont plusieurs amis du régime, cela au détriment de considérations plus objectives. A d'autres occasions ces résolutions tablaient en priorité sur

les effets anticipés sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. C'est donc dire que l'attribution des subventions ne s'appuyait pas seulement sur des critères impartiaux.

Finalement, jusqu'à la création de la Commission des services d'utilité publique, toutes les compagnies de chemins de fer avaient l'obligation de faire approuver et sanctionner par le lieutenant-gouverneur en conseil leurs taux de péages. Il possédait également le pouvoir de réviser les règlements qui fixaient ces taux (2).

Le Comité des chemins de fer

Constitué le 8 octobre 1870, le Comité des chemins de fer est une composante politico-administrative relevant du Conseil exécutif, créé par l'*Acte des chemins de fer de Québec de 1869*. Il était composé d'au moins quatre ministres dont un assurait la présidence du Comité, alors que l'assistant-commissaire (sous-ministre) à l'Agriculture et aux Travaux publics ou une autre personne occupaient le poste de secrétaire (3).

Un des objectifs ayant concouru à la création de ce Comité était de délester le Conseil exécutif des délibérations d'ordre technique en vue d'accroître dans cette dernière instance le temps imparti à la discussion des enjeux politiques et économiques de certains dossiers ferroviaires.

Les pouvoirs conférés par l'Assemblée législative lui octroyaient le mandat de veiller au respect par les compagnies ferroviaires de certaines normes de sécurité afin d'assurer le transport des passagers sans péril et de prévenir les accidents. Ainsi, le Comité avait la capacité d'ordonner, "avec l'assentiment du lieutenant-gouverneur en conseil", à une entreprise de chemins de fer de construire un pont au lieu d'un simple passage à niveau lorsqu'il "juge la chose nécessaire à la sûreté publique" (4).

Pour mener à bien le travail d'inspection, le Comité devait recourir aux services des ingénieurs du ministère des Travaux publics. Ces professionnels avaient pour mandat de vérifier sur le terrain l'état des ouvrages ferroviaires et de fournir un rapport écrit contenant ses recommandations. Ainsi, aucune entreprise ne pouvait mettre en service régulier une nouvelle

---

(2) Acte des chemins de fer de Québec, S.Q. 1869, c.51, article 12 (6).

(3) Ibid. Seconde partie.

(4) Ibid. article 36.

voie sans avoir obtenu le consentement écrit du Comité. Par ailleurs, une fois en opération, il pouvait faire inspecter de façon discrétionnaire tous les chemins de fer.

Les décisions du Comité des chemins de fer étaient fondées sur l'appréciation de l'ingénieur. Lorsqu'il avait reçu l'avis de l'expert, le Comité pouvait rendre son ordonnance. Il pouvait autoriser l'opération de la ligne, en interdire l'utilisation ou exiger que les modifications nécessaires pour la sécurité des citoyens soient apportées avant toute réouverture.

Par ailleurs, le Comité devait être informé, par les entreprises ferroviaires, de tout accident qui aurait causé des blessures, la mort de personnes ou des dommages à leurs équipements et installations. Chaque année, elles avaient l'obligation de produire et transmettre un rapport détaillé des accidents survenus sur leur chemin de fer.

Le véritable pouvoir décisionnel et final était détenu par les membres du Comité des chemins de fer et du Conseil exécutif. De par la loi, l'ingénieur ne possédait qu'un pouvoir délégué pour ordonner, lorsqu'il le jugeait nécessaire, la cessation des activités sur un chemin de fer considéré comme dangereux. Toutefois, il avait l'obligation d'informer le comité de son initiative, lequel devait faire ratifier ou rejeter cette décision par le Conseil des ministres.

Suivant l'Acte des chemins de fer de Québec [(5)], les compagnies ferroviaires devaient également faire ratifier, par le Comité, certains de leurs plans et devis relatifs à la construction d'ouvrages adjacents au chemin de fer, tels les ports, les jetées et les ponts.

Le Comité fut rendu inopérant le 30 décembre 1909 et remplacé par un organisme autonome de réglementation, la Commission des services d'utilité publique du Québec.

Deux raisons motivèrent la suppression de cet organe du Conseil des ministres. En premier lieu, la charge de travail des ministres qui allait en s'accroissant en raison du développement de l'appareil gouvernemental québécois, ne leur permettait plus de consacrer autant de temps à ce Comité, dont l'existence n'était plus aussi justifiée qu'aux belles heures de la politique ferroviaire. Deuxièmement, dans le souci de dépolitiser cette activité et de décentraliser les décisions administratives, il devenait préférable de déléguer les pouvoirs du Comité à un organisme de réglementation autonome.

---

(5) Ibid. article 56.

Les commissions d'enquête

Lorsque les dirigeants gouvernementaux se trouvaient confrontés à un problème complexe, ils possédaient, en vertu de l'*Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques* (6), la capacité de créer des Commissions d'enquête qui permettaient de les éclairer sur une question, tout en obtenant une expertise impartiale. Le mandat de ces groupes était de produire, dans un délai raisonnable et sous la forme d'un rapport, une étude approfondie sur un problème ou une situation particulière. Dans l'intention de fournir au gouvernement certaines avenues ou solutions, les commissaires étaient appelés à formuler des recommandations.

La Commission d'enquête est composée de personnes ayant une expertise reconnue dans le domaine d'étude. Elle a le pouvoir d'interroger des personnes, de compiler des statistiques, de recourir à l'opinion d'experts lorsque ses membres le jugent nécessaire, etc.

Au cours de l'histoire du Québec, deux commissions ont été instituées par le lieutenant-gouverneur en conseil afin d'enquêter dans le domaine ferroviaire. Au XIXe siècle, plusieurs scandales impliquant des politiciens et des entrepreneurs, mirent à jour les relations particulières et les conflits d'intérêts existant plus souvent qu'autrement entre ces deux groupes.

Le transport ferroviaire, en raison des enjeux financiers et politiques impliqués fut particulièrement privilégié par ces jeux de coulisses. En moins de dix ans, le Conseil exécutif instaura deux commissions d'enquête dont le mandat était d'examiner s'il y avait des irrégularités administratives dues aux relations étroites qui existaient entre certains membres du gouvernement et des compagnies Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et Baie des Chaleurs.

Suite à des accusations portées par l'opposition libérale qui avait à sa tête Honoré Mercier, le Conseil exécutif institua, en décembre 1884, la *Commission d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O & O* (7). Louis-Adélard Sénécal, surintendant général (président) de la société d'État, était blâmé pour avoir mal géré le chemin de fer, ainsi que les fonds votés pour cette entreprise par le Parlement. De plus, les Libéraux accusaient le gouvernement Chapleau d'avoir vendu, à perte, la subdivision Est reliant les villes de Québec et de Montréal au syndicat du chemin de fer

---

(6) Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques. S.Q. 1869, c.8.

(7) QUÉBEC. Commission royale d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O. & O (1887) Rapport du Commissaire. 131 p.

du Nord auquel Sénécal était partie [8]. Le gouvernement avait cédé, pour un montant de 4 M$, une section d'un ouvrage qui avait coûté au trésor public environ 7 M$.

Malgré les allégations de l'opposition, la Commission en vint à la conclusion que les agissements de Sénécal et du gouvernement n'étaient pas illégaux et aucune poursuite ne fut portée contre quiconque.

Le second scandale impliqua l'administration Mercier et constitua la revanche du Parti conservateur face à l'affaire de la vente du QMOO. Un Comité du Sénat canadien révéla que le gouvernement québécois avait versé un montant injustifié de 175 000$ pour construire sa voie ferrée à Charles Armstrong, entrepreneur mandaté par la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. De cette somme, Ernest Pacaud [9], un intermédiaire entre le gouvernement et l'entreprise ferroviaire, reçut de Armstrong un pot-de-vin de 75 000$.

Le premier ministre et son Conseil exécutif, à l'exception du ministre Charles Langelier, ne furent pas impliqués dans le scandale [10]. Nonobstant, le 16 décembre 1891, le Lieutenant-gouverneur Anguste-Réal Angers, destitua le gouvernement au lendemain du dépôt du rapport présenté par la *Commission d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs*. Le conservateur Charles-Eugène Boucher de Boucherville (1822-1915) fut appelé à former un nouveau gouvernement.

L'Assemblée législative

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux, lignes de télégraphes, mines, compagnies de mines et manufacturières

Ce Comité permanent est un organisme de l'Assemblée législative regroupant des députés suivant la répartition des sièges octroyés aux partis politiques représentés à la Chambre. Le

---

(8) Ibid., p. 86.

(9) Ernest Pacaud était le directeur et rédacteur du journal *L'Électeur*, ancêtre du quotidien *Le Soleil*. Il révéla dans un article intitulé *La caverne aux quarante voleurs*, les faits qui menèrent à l'enquête sur le QMOO. Pacaud fut également un des loyaux organisateurs politiques de Honoré Mercier.

(10) QUÉBEC. Commission royale d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs (1892) Rapport des commissaires procédés de de la Commission. Déposition des témoins. etc.. etc. p. ix.

premier comité, qui comptait dix-huit membres (11), fut formé le 30 décembre 1867. Il déposa son premier rapport à la Chambre onze jours plus tard. Au fil des ans, le nombre de parlementaires siégeant au sein de cette institution, devenue entre-temps le Comité permanent des chemins de fer et autres moyens de communications, augmenta pour se situer à 48 membres en 1920.

Le Comité permanent joue un rôle fondamental dans le processus législatif québécois (12). C'est un forum où les parlementaires mandatés discutent, analysent et contrôlent scrupuleusement les projets de loi, les crédits budgétaires, etc., soumis par la Chambre après leur adoption en première lecture et tombant sous la compétence du Comité.

L'article 92.11 de la *Loi constitutionnelle de 1867* donne au Parlement du Québec le pouvoir de créer en corporation des compagnies voulant exercer une activité relevant de sa juridiction par l'adoption d'une loi spéciale. Devant le nombre imposant (Annexe E) de projets de loi déposés en vue de constituer des entreprises de transport sur rail et la sollicitude du gouvernement pour favoriser l'expansion du réseau ferroviaire québécois, le Comité permanent occupa, jusqu'aux dernières années du XIXe siècle, un rôle dominant parmi les institutions de la Chambre. Lieu stratégique où siégeaient des membres influents du Conseil exécutif, les députés pouvaient y rencontrer les agents sociétaux préoccupés ou concernés par un projet de loi. C'est au cours des réunions de ce Comité que se joua l'avenir de plusieurs entreprises et projets de chemins de fer.

Malheureusement, il n'existe aucun texte rapportant les discussions de ces Comités permanents. Cette situation ne permet pas d'évaluer le travail, le détail des enjeux auxquels étaient confrontés les députés, ainsi que l'intensité du démarchage des forces sociétales. Néanmoins, il est à présumer que l'ombre de ces agents recouvrait ces délibérations, sachant que le succès ou l'échec de leurs projets dépendaient du verdict du Comité et que certains membres de ces Comités étaient eux-mêmes des partisans inconditionnels du rail, car étant très impliqués dans certains projets. Malgré le fait que le Comité ne peut ratifier des projets de loi, c'est sur ses recommandations déposées par son président à l'Assemblée que reposait leur adoption finale, d'où l'importance du Comité dans le processus législatif.

---

(11) Le premier ministre Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, les ministres George Irvine, et Louis Beaubien, ainsi que les députés: Pierre Bachand, Louis-Charles Boucher de Niverville, George-Etienne Cartier, Joseph-Edouard Cauchon, Joseph Gaudet, Pierre Fortin, Edward John Hemming, Vincent-Paul Lavallée, Louis Molleur, Onésime Pelletier, Alexander Walker Ogilvie, James Gibb Ross, Louis-Adélard Sénécal, Pierre-Alexis Tremblay et Pamphile-Gaspard Verreault.

(12) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 32.

Le ministère des Travaux publics

Le premier gouvernement québécois fut assermenté quatorze jours après l'inauguration de la Confédération (le 1e juillet 1867). Le Conseil exécutif était alors composé du premier ministre, Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, un député d'allégeance conservatrice et de six ministres. Louis Archambault fut le premier titulaire du ministère de l'Agriculture et des Travaux publics.

Dans ce nouveau pays, ce ministère allait être appelé à relever des défis majeurs sachant que l'agriculture et la construction d'équipements ainsi que d'infrastructures étaient les fondements sur lesquels devait se développer l'État québécois.

Au fil des décennies séparant 1867 à 1920, en raison des réorganisations survenant au sein de l'appareil gouvernemental et des missions changeantes octroyées au ministre des Travaux publics, le *département* modifia sa dénomination à trois reprises, soit Travaux publics (1887), Colonisation et Travaux publics (1901), Travaux publics et Travail (1905) (13).

Chargé de doter l'État québécois d'équipements tels des routes, des ponts et des édifices gouvernementaux, c'est à cet organisme que revient, pendant près de cent ans, le mandat de gérer la politique ferroviaire. Toutefois, ce n'est pas avant 1888 que l'*Acte du département des travaux publics* indique clairement les fonctions, les pouvoirs et les devoirs incombant au ministre dans ce secteur:

> Il exerce son contrôle sur la propriété de tout chemin de fer construit ou subventionné par le gouvernement en vertu des lois de la province et sur les travaux qui s'y rattachent ou en dépendent; (14)

Bien que disposant à prime abord d'une juridiction et de pouvoirs étendus, dans la réalité les activités du ministère se circonscrivaient à un rôle de soutien technique et administratif. Le véritable pouvoir décisionnel était du ressort du Conseil des ministres, alors que les fonctionnaires disposaient d'une autorité fonctionnelle délimitée et déléguée par les gouvernants.

Avant la création du Bureau des chemins de fer, il n'existait pas à l'intérieur du *département* d'unité administrative pour encadrer cette mission, l'intervention du ministère étant avant tout informelle. Entre 1867 et 1880, c'est à l'ingénieur-directeur des Travaux publics, Pierre

---

(13) QUÉBEC. Assemblée nationale (1983) Répertoire des ministères du gouvernement québécois 1867-1981. p. 57.

(14) Statuts refondus de l'Acte des Travaux publics-Département. S.R.Q.1888, article 1759 (2).

Gauvreau, qu'incomba en vertu de son large mandat, la gérance des extrants des programmes et des activités techniques inhérentes au transport sur rail.

L'augmentation de la charge de travail due à la croissance de l'activité gouvernementale dans ce secteur, entraîna la création du Bureau des chemins de fer lors de l'abolition du ministère du même nom. La loi, abrogeant le *département* des chemins de fer stipulait que tous les dossiers possédés par ce dernier devaient être transférés aux Travaux publics [15]. Toutefois, elle passait sous silence la création au sein de ce ministère d'une unité administrative dévouée au transport sur rail.

Les rapports annuels du ministère ainsi que l'étude des comptes publics révèlent deux constats. Suivant les époques, les effectifs du Bureau des chemins de fer sont modestes, ne comptant qu'entre deux et cinq employés civils occupant des postes d'ingénieurs, de comptables, de commis et de messagers. Quant au personnel de direction, il est caractérisé par sa très grande stabilité et longévité. Entre 1886 et 1920, cette branche administrative, relevant du sous-ministre des Travaux publics, n'a connu que trois directeurs, soit Édouard Moreau (1886-1896), Louis Vallée (1896-1919) et Ivan Vallée (1919-1957).

L'étude des lettres contenues dans le fonds documentaire de l'unité démontre que ces fonctionnaires étaient appelés à conseiller et à fournir de l'information sur plusieurs questions reliées au transport sur rail, aux membres des autres ministères, aux députés et aux forces sociétales.

Parmi ses devoirs, le Bureau devait compiler une foule de données sur le transport ferroviaire. En vertu de l'*Acte des chemins de fer*, les compagnies ferroviaires étaient tenues de fournir au ministère certains renseignements quant à leurs activités (p. ex. accidents, trafic, données d'exploitation, etc.). Chaque année, le directeur du Bureau publiait un rapport annuel qui était intégré au rapport général du ministère. Ce compte rendu statistique de quelques pages informait sur le kilométrage des voies en exploitation au Québec, ventilé suivant l'exploitant, la somme des subsides versés en terre et en argent depuis l'instauration des programmes d'aide financière. Toutefois ces documents étaient fort peu loquaces quant à l'organisation interne et aux activités du service.

---

(15) Acte pour abolir la charge de commissaire des chemins de fer et pour d'autres fins. S.Q. 1880, c.4.

La plupart des extrants produits par le ministère sont essentiellement du type aide technique. Les devoirs octroyés à l'ingénieur-directeur par la loi éclairent le chercheur quant aux activités de l'organisme en matière de transport sur rail:

> Il est du devoir de l'ingénieur-directeur des travaux de préparer des cartes, plans et devis pour tous les travaux publics qui doivent être entrepris, modifiés ou réparés par le département, de faire des rapports pour l'information du commissaire sur toute question relative aux travaux publics qui peut lui être soumise, d'examiner et réviser les plans, évaluations et recommandations des autres ingénieurs et officiers en rapport avec le département, et généralement d'aviser le département sur toutes les questions de génie civil affectant les travaux publics de la province. (16)

Ce haut-fonctionnaire détient un mandat très étendu. Par exemple, il doit vérifier les cartes, les plans et les devis soumis par les chemins de fer subventionnés, tout en veillant au respect des normes édictées par la loi pour ces ouvrages.

Le Bureau joua avant tout un rôle de soutien technique et administratif au sein du ministère et du gouvernement. Ses pouvoirs sont restreints. Les décisions importantes et de nature plus politique, impliquant l'octroi de fonds publics, la fixation des taux de péages ou l'application des règlements de sécurité étaient l'affaire du Conseil exécutif ou du Comité des chemins de fer.

Le ministère des Chemins de fer

L'*Acte concernant la division du département de l'Agriculture et des Travaux publics*, sanctionné le 24 juillet 1880, donna naissance au ministère des Chemins de fer. La loi transférait au titulaire du nouveau poste l'ensemble des pouvoirs détenus jusqu'alors par le commissaire (ministre) de l'Agriculture et des Travaux publics:

> [Il] possèdera et exercera tous les pouvoirs possédés et exercés lors de la mise en force de cet acte, par le commissaire de l'agriculture et des travaux publics concernant la construction, la régie et l'administration [des] chemins de fer construits ou maintenus dans les limites de la province de Québec, en vertu [des] loi passée par la législature de ladite province. (17)

Par l'établissement de cet organisme, dont l'unique vocation était de gérer la politique ferroviaire, le gouvernement Chauveau consacrait l'importance du chemin de fer pour appuyer l'essor de l'État québécois. La création de ce ministère avait pour dessein de bonifier le contrôle

---

(16) Statuts refondus de l'Acte des Travaux publics-Département. S.R.Q. 1888, article 1765.

(17) Acte concernant la division du département de l'agriculture et des travaux publics. S.Q. 1880, c.3, article 2.

sur la distribution des subsides aux entrepreneurs privés et sur la société d'État Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Par ailleurs, les dirigeants politiques innovaient en consacrant pour la première fois une place officielle au transport ferroviaire à l'intérieur de la structure administrative du gouvernement du Québec.

Toutefois, le *département* connut une vie éphémère, n'ayant subsisté que 71 mois. L'adoption du *Consolidated Railway Act* par le Parlement canadien et l'aliénation du QMOO à l'entreprise privée, ne justifiait plus qu'un ministère soit consacré à la politique ferroviaire. En 1884, plusieurs députés, dont Honoré Mercier, remirent en question son existence:

> La loi relative aux chemins de fer de 1883 est en force depuis une année, alors pourquoi avons-nous ici un ministre des chemins de fer, si nous n'avons plus de voies ferrées à contrôler, Auparavant, je comprends qu'il y avait nécessité d'avoir un ministre chargé spécialement de cette branche du service public, car nous avions des questions de tarifs à régler, mais depuis la loi fédérale de 1883, [...] je ne vois nullement la raison d'un département des chemins de fer. [...] Assurément on ne prétendra pas qu'il faut garder toute une organisation coûteuse pour la seule voie ferrée de Waterloo et Magog [...]. (18)

Deux ans plus tard, soit le 30 juin 1886, le ministère des Chemins de fer est aboli. Au moment de sa fermeture, le ministère ne comptait que trois employés: deux professionnels et un messager (19). Le 1e juillet 1886, la défunte structure ministérielle et ses employés furent intégrés au ministère des Travaux publics sous le nom de Bureau des chemins de fer.

La Commission des services d'utilité publique

La Commission des services d'utilité publique (devenue en 1920 la Commission des services publics), qui est l'héritière de tous les pouvoirs du Comité des chemins de fer, fut constituée par l'Assemblée législative le 29 mai 1909. Ses membres, au nombre de trois, dont un agissait à titre de président, étaient nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil pour un mandat de dix ans.

La Commission, avait le statut de tribunal administratif, ce qui explique pourquoi elle relevait du Procureur général et non du ministère des Travaux publics. Sa principale fonction était de contrôler et de surveiller l'ensemble des entreprises privées exploitant un service d'utilité publique tombant sous la juridiction des lois québécoises. Elle avait pour rôle d'agir tel un régulateur au sein de l'industrie du transport sur rail, afin de protéger les intérêts économiques

---

(18) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 21 avril 1884, p. 678.

(19) Débats de l'Assemblée législative. Edmund-James Flynn, 26 mars 1885, p. 453.

et la sécurité du public mal desservis en raison de l'absence de concurrence dans ce secteur. Ses pouvoirs s'étendaient aux compagnies propriétaires "[...] d'un système [...] pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer, un tramway [...]" soumis à la juridiction québécoise (20).

A l'autorité du Comité des chemins de fer s'ajoute un pouvoir de réglementation économique obtenu du lieutenant-gouverneur en conseil. La Commission avait la capacité de mener des enquêtes, d'interroger des personnes, ainsi que d'inspecter tous les ouvrages et les équipements ferroviaires, tombant sous sa juridiction (21). De plus, elle rendait des ordonnances sur:

> Toutes questions se rattachant au transport des marchandises sur les lignes ou parties de lignes de toutes compagnies de tramway; et à cette fin, elle peut autoriser ou obliger toute telle compagnie à transporter des marchandises sur ses lignes ou parties de lignes pour toutes périodes de temps et à tels prix qu'elle peut fixer. (22)

Ce tribunal fut établi par l'administration Gouin (1905-1920) afin de calmer les forces sociétales nationalistes qui s'insurgeaient contre la mainmise des capitaux étrangers sur les entreprises hydro-électriques, processus qui jouait au détriment des Québécois francophones. Dans le secteur ferroviaire, une telle réglementation prenait de l'importance sachant que la presque totalité du réseau québécois de tramways électriques urbains appartenait à des compagnies comme la Québec Railway, Light and Power et la Montréal Light, Heat and Power, filiales de grands trusts.

Le faible contrôle que le gouvernement exerçait sur ces compagnies arrogantes aux bénéfices imposants qui, profitant d'une situation de monopole, se donnaient toute latitude pour charger à leur clientèle des tarifs prohibitifs. Dans le même sens, Henri Bourassa dans son programme de 1908 proposait d'apporter des réformes en profondeur à l'appareil gouvernemental dans le dessein de:

> Remplacer le régime de l'arbitraire (source de corruption et d'accaparement) par la souveraineté des lois.
>
> Remplacer la routine et l'expédient par l'application intelligente et progressive des principes économiques et scientifiques. (23)

---

(20) Loi établissant la Commission des services d'utilité publique de Québec. S.Q. 1909, c.16, article 1.

(21) Ibid., article 34 (b).

(22) Ibid., article 23 (b).

(23) ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome 1. p.137.

Plutôt que de procéder à la nationalisation de ces entreprises, ce qui n'était guère compatible avec la doctrine du laisser-faire, le gouvernement Gouin préféra réglementer les activités de ses personnes morales. Toutefois, l'on peut douter de l'efficacité de la Commission à s'imposer, face aux grandes entreprises, comme le chien de garde des intérêts de la population, sachant que:

> La grande majorité des cas concerne soit des tarifs, soit des demandes de fusion, de construction, etc., soit encore des allégations de services inadéquats ou défectueux. Dans les cas étudiés, la Commission ne refuse pas de demandes de hausse ou de changements de tarifs. [24]

11.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Durant cette ère, la politique ferroviaire a été un des éléments dynamisants ayant concouru à l'aménagement du territoire et au développement économique régional de l'État québécois. Elle se définit comme étant l'ensemble des objectifs que se donne un pays en vue de favoriser la mobilité des biens et des individus sur son territoire, ainsi que la mise en valeur de ses ressources naturelles.

En Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS), comme dans plusieurs nations, le rôle de la politique ferroviaire est double. Il répond à des objectifs tant géopolitiques que géo-économiques. En Asie centrale soviétique, la construction du Transcaspien a permis, au début du XXe siècle, d'appuyer la croissance de cette région nouvelle. Il aida à l'essor de l'agriculture et de la culture du coton, en fournissant à ces industries naissantes un mode de transport peu coûteux qui permettait d'atteindre les marchés intérieurs.

La politique ferroviaire issue des premiers plans quinquennaux a été l'instrument de diffusion par excellence de la colonisation à l'intérieur de ce front pionnier. Elle a favorisé l'intégration de cette région à la Russie (RSFSR) et offert à cette dernière un nouveau marché où une partie de sa production pourrait être écoulée. Par ailleurs, la voie ferrée ouverte en 1930 a permis à l'État soviétique d'asseoir son influence politique sur l'Afghanistan et sur l'Inde [25].

Ce modèle est applicable non seulement dans le cas soviétique, mais peut être généralisé aux pays de colonisation, tel le Québec. Le premier ministre Chapleau dans un discours tenu à la Chambre en novembre 1870, consacre, en empruntant les propos d'un homme d'état dont il

---

(24) GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. p. 106.

(25) BOWMAN, Isaiah (1931) The Pioneer Fringe. p. 75.

dissimule l'identité, l'importance de la politique ferroviaire pour la croissance de l'État québécois:

> La politique des chemins de fer [...] est la politique qui tient en ses mains le secret de l'avenir des nations; aux gouvernements qui sauront le plus hardiment et le plus intelligemment la mettre en pratique appartient la palme du vrai progrès, surtout pour les nations jeunes. (26)

La politique québécoise s'appuyait sur un grand objectif directeur et général. La volonté gouvernementale était d'appuyer la création d'un réseau de chemins de fer de base qui maximiserait la puissance de l'État québécois par la valorisation de ses caractéristiques géopolitiques comme la présence de richesses naturelles et une localisation géographique favorisant la circulation vers les principaux marchés économiques.

Cette politique, à une exception près, ne dérogea pas aux règles du libéralisme économique. Le gouvernement se confina à produire des extrants techniques et financiers destinés aux entrepreneurs privés. Nonobstant, en minimisant à sa plus simple expression toute interférence qui aurait pu compromettre leurs activités, il veillait à protéger les intérêts du public en ce qui concerne la sécurité des infrastructures ferroviaires, ainsi que des taux de péage exigés par ces entreprises à leur clientèle. A cet égard, l'énoncé global de ses intentions s'appuyait sur cinq principes directeurs:

> 1. les intervenants privés sont libres d'investir, d'agir et de développer les territoires qui représentent le plus d'avantage pour concrétiser leurs objectifs;
>
> 2. toutefois, le gouvernement disposant de ressources financières limitées, se réserve le privilège d'attribuer les subsides suivant les avantages stratégiques que représentent les projets.

Tous les projets n'ayant pas des effets d'entraînement égaux sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional ou national, le Conseil exécutif devait sélectionner les entreprises qu'il estimait les plus viables et les plus génératrices de retombées pour l'État québécois (27).

> 3. le gouvernement encourage les municipalités et les individus à participer au capital des entreprises ferroviaires;

---

(26) Débats de l'Assemblée législative. Joseph-Adolphe Chapleau, 17 novembre 1870, p. 40.

(27) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, pp. 138-147.

4. le gouvernement n'initie pas de projet ferroviaire (28). Sa mission est d'appuyer financièrement et d'encadrer légalement les propositions soumises par les individus ou groupes;

5. le législateur n'intervient dans le secteur ferroviaire que pour assurer la sécurité du public et le respect des principes de l'économie de marché, par la réglementation économique des activités des transporteurs.

Dès avril 1869, les grands objectifs de la politique ont été opérationalisés par l'adoption de l'*Acte des chemins de fer* et de l'*Acte pour l'encouragement de certains chemins à lisses de colonisation.* De ces deux lois, les premiers programmes ferroviaires québécois ont été initiés.

L'*Acte des chemins de fer* encadre, dans ses moindres détails, la construction et l'exploitation des chemins de fer sous juridiction québécoise. La loi est constituée de 21 parties dont les plus importantes traitent d'aspects légaux et économiques, tels la constitution en corporation de ces entreprises, des assemblées générales, des taux de péage, des règlements et avis internes ou de questions plus techniques relatives aux plans et arpentages, aux terrains, à leur évaluation, aux normes de construction des chemins et ponts, aux conventions de trafic, etc (29).

A travers ces décennies, les principes généraux sous-tendant la politique ferroviaire sont demeurés identiques. La seule entorse à cette continuité fut l'achat des chemins de fer de la rive nord et du Montréal, Ottawa et Occidental, lesquels ont été intégrés au sein de la première société d'État québécoise, le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

Devant l'incapacité de ces compagnies d'achever leurs travaux de construction en raison de difficultés financières amplifiées par la crise économique de 1874, le gouvernement s'imposa comme maître-d'oeuvre de ce projet qui se voulait le trait-d'union entre les tronçons de l'Intercolonial et du Canadian Pacific. Ces entreprises n'arrivaient pas à emprunter des capitaux sur les marchés financiers britanniques en raison d'une perte de crédibilité auprès des investisseurs. Cette perception négative avait été colportée injustement par la presse anglaise à l'instigation des dirigeants du Grand Tronc, propriétaires d'une ligne concurrente établie sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Cette compagnie voyait d'un mauvais oeil ce projet qui allait générer une concurrence à ses activités.

---

(28) Ibid, pp. 138-139.

(29) L'*Acte des chemins de fer* concédait des pouvoirs importants aux compagnies ferroviaires en matière d'expropriation. Nonobstant, la thèse ne s'attardera pas à étudier les effets de cette action judiciaire, qui bien qu'affectant l'aménagement du territoire, ne constitue pas un processus issues d'impératifs géographiques imanents à l'État québécois, mais plutôt issue de considérations législatives.

Devant l'importance des sommes déjà investies dans ces affaires, la seule solution s'offrant au gouvernement était de devenir actionnaire de ces compagnies afin de restaurer la confiance des milieux financiers londoniens. Dans son énoncé de politique du 6 décembre 1875, le trésorier Robertson estimait que l'importance stratégique de ces voies pour l'essor de la puissance de l'État québécois, justifiait à elle seule cette dérogation exceptionnelle au principe de la non-intervention gouvernementale (30). Il tient également à cette occasion un discours économique plutôt rarissime chez l'homme politique du temps, lorsqu'il aborde la capacité du secteur public a produire ce bien par comparaison au secteur privé:

> [...] le gouvernement [...] peut construire les chemins dont il est question, à moins de frais que n'importe quelle compagnie privée, et qu'en profitant du bas prix du fer et de l'acier, il peut être démontré qu'il est possible de construire des chemins de fer au Canada sans qu'il y ait de spéculation. (31)

Malgré les prétentions du grand argentier québécois, cette aventure, si courte qu'elle fut, s'avéra très onéreuse pour le trésor public. La Commission d'enquête concernant le QMOO recommanda au gouvernement de:

> [...] se contenter de subventionner telles lignes de chemins de fer, [...] encore ces subventions doivent-elles être limitées par l'état des finances de la province. [...] la Province de Québec ne doit construire elle-même des chemins de fer que pour des raisons tout à fait exceptionnelles qui doivent se présenter bien rarement. (32)

Échaudés, les dirigeants qui se succédèrent au Conseil exécutif limitèrent leurs actes aux fonctions plus traditionnelles alors dévolues au gouvernement. Quant aux moyens (programmes) mis de l'avant pour en arriver à la concrétisation des intentions gouvernementales (la politique ferroviaire), ils n'ont pas connu la même stabilité. Les programmes d'aide financière destinés à favoriser la construction de voies ferrées ont été modifiés en profondeur, à sept reprises en 43 ans. Le gouvernement devait réajuster constamment ses extrants de programmes en fonction du cheminement de son intervention et de l'état de l'avancement du réseau ferré.

Enfant pauvre de la Fédération canadienne, le Québec dût mettre les bouchées doubles pour contrebalancer l'appui apporté par le gouvernement central à la construction de chemins de fer dans les autres États partenaires (figure 10.18). Dans les prochaines pages, le chercheur présentera l'ensemble des programmes ferroviaires contemporains à la période. Toutefois, il

---

(30) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 6 décembre 1875, p. 133.

(31) Ibid.

(32) QUÉBEC. Commission d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O. & O (1887) Op.cit., p. 31.

s'attardera plus spécialement aux mesures susceptibles d'avoir eu des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Sachant que la politique ferroviaire a pris la forme de trois types de programmes, soit la propriété, la distribution et la réglementation, c'est sur cette base qu'ils seront analysés.

Propriété

Programme du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental

a. Objectifs et raisons d'être

Suivant sa loi constitutive, la compagnie de chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental avait la responsabilité d'organiser un "ouvrage public appartenant" et devant répondre aux normes de construction "les mieux adaptées aux intérêts généraux" de l'État québécois [33]. Les fonds alloués par le gouvernement furent utilisés pour assurer le parachèvement d'une voie ferrée reliant la ville de Québec au chemin de fer du Canada Central dans la région de l'Outaouais (Annexe D).

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

La construction, la gestion et la production d'un service à la communauté sont les deux principaux extrants générés par la société d'État.

Le programme QMOO constitue, et de loin, le plus important projet ferroviaire soutenu par les fonds publics du Québec. Durant son existence, il monopolisa l'activité et les passions politiques, tout en accaparant une part substantielle du budget et des emprunts contractés par le Québec à l'étranger. Le parachèvement de cet ouvrage amena le gouvernement du Québec à investir 13 984 239$, c.-à-d. 51,3% de l'aide financière octroyée par le Conseil exécutif pour la construction de chemins de fer entre 1867 et 1920 (Annexe E).

---

(33) Acte relatif à la construction du "chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental", S.Q. 1875, c.2, article 2.

c. Organisme responsable du programme

Durant les travaux de construction, la société d'État fut dirigée par trois commissaires dont la nomination incombait au Conseil des ministres. Ces administrateurs (34) étaient redevables de leurs actes au ministre responsable des Chemins de fer et au Conseil exécutif qui détenaient les pouvoirs politiques quant aux activités de ce programme. Ainsi, toute modification au tracé, emprunts contractés par la société ou nomination devaient être approuvés préalablement par le lieutenant-gouverneur en conseil.

En 1878, le Premier ministre Henri-Gustave Joly de Lotbinière (1829-1908) initia une réorganisation majeure de la haute direction du QMOO et des liens administratifs l'unissant à l'appareil gouvernemental. Les modifications apportées supprimaient la Commission du chemin de fer (QMOO) et aliénaient ses pouvoirs au ministre des Travaux publics. Cette décision avait été prise en vue de rationaliser les coûts d'exploitation de la société d'État et d'éliminer des commissaires trop compromis avec l'administration conservatrice précédente. Désormais, l'entreprise était sous la tutelle directe du titulaire ministériel responsable des Chemins de fer, lequel nommait un fonctionnaire ayant le titre de surintendant général chargé de veiller à ses destinées (35).

d. Clientèle-cible du programme

La population québécoise, mais tout spécialement les résidents, les agriculteurs et les entreprises localisées sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre les villes de Québec et de Ottawa, devaient bénéficier des retombées de ce programme. Ces citoyens se voyaient octroyer un accès aux marchés nord-américains, ce qui leur permettrait d'y écouler une part de leurs productions agricoles et manufacturières.

e. Durée du programme

Le programme né le 24 décembre 1875, par la sanction du lieutenant-gouverneur, de l'*Acte relatif à la construction du "chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental"*, ne dura que sept années. Il s'est achevé à la suite d'un vote tenu à l'Assemblée législative qui entérina la

---

(34) Deux députés de l'Assemblée législative, le libéral George Irvine et le conservateur Henri-Gédéon Malhiot, ainsi qu'un homme d'affaires, Eugène Chinic.

(35) Document de la session, DS-2, Rapport concernant le Chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, 1880.

privatisation de la société d'État. Au printemps de 1882, le QMOO fut vendu en deux sections à deux groupes d'entrepreneurs privés.

Distribution

Programme d'aide au financement du transport ferroviaire

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme avait comme ambition première de suppléer à la sous-capitalisation chronique des entreprises ferroviaires québécoises et au sous-investissement du gouvernement fédéral en octroyant, aux entrepreneurs éligibles, une aide financière afin d'appuyer et favoriser la concrétisation de leurs projets. De plus, en conformité avec les grandes orientations de la politique, il devait donner les moyens aux compagnies de chemins de fer d'aménager ce territoire encore neuf, impulsion qui ne saurait être que bienveillante au développement économique régional d'un État québécois en pleine organisation.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Les extrants du programme ont endossé trois formes, soit des subsides en terre, des subsides en terre convertibles en argent et des subventions en argent. Durant ces décennies, le gouvernement a dû apporter des modifications souvent majeures, à son programme d'aide financière, en vue de l'adapter aux exigences nouvelles et à l'évolution de son pouvoir d'emprunt.

A ses débuts en avril 1869, la première génération du programme consistait à octroyer, échelonné sur vingt ans, un subside équivalent à trois pour cent (six pour cent pour le Des Piles) du coût total de la construction d'un chemin de fer et ne devant pas dépasser 3 108$ par kilomètre (36). Cette mesure était plutôt timide, car seulement cinq compagnies de chemins à lisses (37) se partagèrent cette aide.

L'assistance gouvernementale, quoique constituant un excellent support moral pour ces entreprises, n'était guère convenable pour optimiser le développement ferroviaire. En décembre

(36) Débats de l'Assemblée législative. Christopher Dunkin, 17 mars 1869, p. 171.

(37) Les chemins à lisses des Piles, de Québec à Gosford, Lévis à Kennebec, des Comtés de Richelieu, Drummond et Arthabaska, ainsi que de Colonisation du nord de Montréal.

1871, le programme fut bonifié par la concession de terres publiques (38). Le gouvernement du Québec, disposant de millions d'hectares de terrains en vertu de l'article 92 (5) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, pouvait en disposer à sa guise. En adjonction avec les faibles ressources monétaires à leur disponibilité, les dirigeants québécois ont conçu un programme s'inspirant de mesures déjà adoptées par d'autres gouvernements nord-américains qui tablaient sur la distribution de terres pour encourager l'établissement de chemins de fer.

Le gouvernement consacra à cette fin une superficie de 1 296 456 hectares, répartie en quatre blocs localisés dans les comtés de Pontiac (57%), de Champlain et de Chicoutimi (21,4%), de Montcalm (11,6%), de Portneuf et Québec (10%) (39). Pour chaque kilomètre de voie ferrée, le gouvernement donnait aux promoteurs, 4 047 ha de biens-fonds, lesquels devaient "contribuer directement à la colonisation des territoires où ces terres sont situées" (40). La moitié de ces terres, distribuées gratuitement aux compagnies, devaient être revendues par lots à des colons, dans l'intention de favoriser l'ouverture de nouveaux territoires d'établissement pour le peuple québécois.

Malgré le fait que l'aide gouvernementale était généreuse, elle ne réussit pas à résorber le problème fondamental auquel étaient confrontées ces entreprises ferroviaires, soit le manque de liquidité. La vente des terres généra peu d'intrants monétaires dans les caisses des entrepreneurs, dû au prix très bas de ces sols et à la faible demande des citoyens pour ces lots de colonisation dont le nombre surpassait largement les besoins de la population québécoise.

Dans le dessein de remédier à ce problème et de répondre aux besoins sans cesse plus pressants évoqués par les forces sociétales, le trésorier Robertson présenta, en janvier 1874, des amendements fondamentaux au programme en vigueur depuis plus de cinq ans. Dorénavant, au lieu d'octrois en terre, le gouvernement versera de généreux subsides en argent, à raison de 1554$ pour chaque kilomètre de voies construites. Cette allocation fut majorée à 2 486$, l'année

---

(38) Acte pour pourvoir à l'octroi de certaines terres pour venir en aide à la compagnie du chemins de fer international de Saint-François et Mégantic et de la compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford. S.Q. 1871, c.23.

(39) Débats de l'Assemblée législative. Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1870, pp. 167-168.

(40) Débats de l'Assemblée législative. Pierre-Olivier Chauveau, 20 décembre 1871, p.216. Le gouvernement dérogea à cette règle pour la compagnie du chemin de fer International de Saint-François et de Mégantic. En raison d'une rareté de terres publiques localisées à proximité de son tracé dans la région de l'Estrie, le Conseil exécutif lui donna des terres situées dans la vallée de la Saint-Maurice.

suivante afin d'accélérer la construction de chemins de fer jugée prioritaire pour le développement de l'État québécois.

Ces nouveaux subsides tenaient compte du fait que les entrepreneurs ferroviaires, pour équiper leurs chemins de fer, ont adopté des voies fabriquées en acier plutôt qu'en bois. Les premières lignes subventionnées, telles le Québec à Gosford, avaient été construites au moyen de lisses de bois produites à partir d'une ressource abondante et peu coûteuse au Québec, comparativement aux rails en fer. Toutefois, les rigueurs de l'hiver québécois révélèrent que ce choix, apparemment très économique à l'achat, se trouvait annihilé. Les utilisateurs de ces lisses, qui cassaient très facilement sous l'effet du froid, apprirent rapidement et à leurs propres dépens, l'inefficacité de ce matériel.

Le gouvernement du Québec, libéré en 1873 par le Parlement central d'une dette s'élevant à 5 253 045$ pour absorber le passif du Canada-Uni, disposait maintenant, et pour la première fois depuis 1867, d'une marge de manoeuvre appréciable pour emprunter sur les marchés financiers étrangers aux fins de la politique ferroviaire. La générosité des nouvelles dispositions du programme était néanmoins assortie de certaines conditions pour accélérer l'ouverture des voies ferrées. Ainsi, les entreprises se devaient de construire leur infrastructure dans une période n'excédant pas une année au risque de perdre tout subside.

De plus, en raison du nombre considérable de demandes de subsides, le gouvernement dut établir un ordre de priorité dans l'attribution des crédits alloués à ce poste budgétaire (5280000$). Trois catégories de chemins de fer (A, B et C), regroupant les projets retenus aux fins de subventions, ont été instaurées suivant deux critères: leur importance stratégique (souvent liée à leur position géographique) pour le développement de l'État québécois et l'état d'avancement des travaux. Plutôt que d'éparpiller les fonds disponibles entre plusieurs petits projets -- “une aide qui serait pratiquement inutile si elle était divisée entre toutes les compagnies” -- le trésorier préférait appuyer celles “qui ont [déjà] encouru des dépenses en comptant sur [cette] subvention additionnelle” (41).

La catégorie A (tableau 11.1 et figure 11.2) regroupait deux projets considérés comme hautement prioritaires pour le développement du Québec. Devant constituer le réseau de base de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, ces entreprises s'accaparaient de 37,9% des deniers neufs, injectés dans le programme. La seconde classe (27,5%) regroupait huit chemins de fer ayant déjà bénéficié des fonds publics. Le gouvernement avait jugé nécessaire de bonifier les subventions

---

(41) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 141.

déjà octroyées à ces compagnies, sachant qu'elles tablaient sur l'utilisation de lisses de bois au lieu de rails en fer. Finalement, le groupe C (34,6%), rassemblait quatre projets ayant déjà reçu des subsides en terre, lesquels pouvaient être convertis en argent à raison de 1 554$ par km (42).

Tableau 11.1: CHEMINS DE FER SUBVENTIONNES EN VERTU DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE DE ROBERTSON (JANVIER 1874)

Catégorie A
Chemin de fer de la Rive Nord
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal

Catégorie B
Chemin de fer de Lévis et Kennebec
Chemin de fer de Sherbrooke, des Cantons de l'Est et de Kennebec
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska
Chemin de fer de Philipsburg, Farnham et Yamaska
Chemin de fer de Waterloo et Magog
Chemin de fer de la Vallée des Rivières Noire et Missisquoi
Chemin de fer de la Frontière de Québec
Chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal (section Saint-Jérôme)

Catégorie C
Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs
Chemin de fer d'Alymer à la Rivière Creuse
Chemin de fer International de Mégantic et Saint-François

Les changements apportés au programme innovaient quant à la distribution spatiale des extrants économiques. Alors qu'auparavant, en raison de ressources financières limitées, l'aide s'était concentrée géographiquement à quelques régions, les nouvelles mesures favorisaient une distribution des deniers gouvernementaux à l'échelle du Québec, ceci dans plus d'une quarantaine de comtés (figure 11.2). Cette dispersion géographique n'était pas sans arrière pensée politique, les dirigeants conservateurs voulant récolter à moyen terme les fruits de cette bonne action lors des élections. C'est pourquoi la manne n'épargna aucune région. Dans les années qui suivirent, des modifications mineures, mais coûteuses pour les fonds publics, furent apportées. Le gouvernement améliora les subsides alloués pour chaque kilomètre construit, lesquels passèrent à 2 486$, puis à 3 729$. En 1886, le trésorier James Ross prit la décision, pour encourager le parachèvement des travaux ferroviaires en cours, d'accepter que les compagnies ayant bénéficié de subsides en terre puissent les transformer en argent. En plus d'injecter des capitaux nouveaux, cette mesure répondait aux récriminations de plusieurs

(42) Ibid., pp. 144-146.

députés. Depuis plusieurs années, certains dénonçaient les concessions en biens-fonds qui ne contribuaient qu'à dilapider le territoire et le patrimoine forestier au profit d'intérêts privés dont les objectifs de développement ne coïncidaient pas toujours avec ceux de la population.

> La préservation de nos forêts devrait être le premier souci des Canadiens à cause des grands avantages que l'on en tire. La cession d'un million d'acres de terre dans la région du Saint-Maurice à une compagnie privée désireuse d'en obtenir le bois est une forme de spéculation pour notre agriculture. [...] L'entreprise des chemins de fer doit être encouragée. Mais il faut le faire en utilisant des capitaux. Je suis prêt à fournir au fonds d'un projet d'un chemin de fer du Saint-Maurice, mais je ne voudrais pas pour autant que la région soit dévastée et privée de ses arbres, lesquels font notre bien-être et notre prospérité. (43)

Les changements proposés par Ross constituaient le moyen pour récupérer 5 392 607 ha de terres concédés à l'entreprise privée (44). Pour chaque hectare retourné dans le giron public, le gouvernement versait 0,14$ aux entrepreneurs (45). Lorsque le gouvernement réussissait à les revendre à des colons ou à des exploitants forestiers, l'entreprise obtenait un autre 0,14$ par hectare. Par ce processus, le gouvernement pouvait récupérer son contrôle sur une partie non négligeable du patrimoine terrien concédé. De plus, le trésor québécois se voyait comblé, car les revenus de plus en plus importants générés par l'exploitation des forêts publiques, permirent d'augmenter ses recettes. Cette entrée de fonds n'était pas a dédaigner, connaissant les sacrifices que le Québec avait dû consentir pour appuyer l'essor du rail.

L'arrivée au pouvoir de Mercier donna une nouvelle impulsion au programme qui avait stagné durant les dernières années. Devant le peu d'intérêt du gouvernement fédéral pour le réseau ferroviaire québécois, qui se traduisit par un important déficit en voie ferrée comparativement aux autres partenaires de la Fédération (figure 11.3), le Premier ministre avait l'ambition que son gouvernement devait mener à bien cette oeuvre (46). Ce qui nécessita l'emprunt de plusieurs millions de dollars sur les marchés européens, notamment en France, les revenus du Trésor ne pouvant absorber ces dépenses.

---

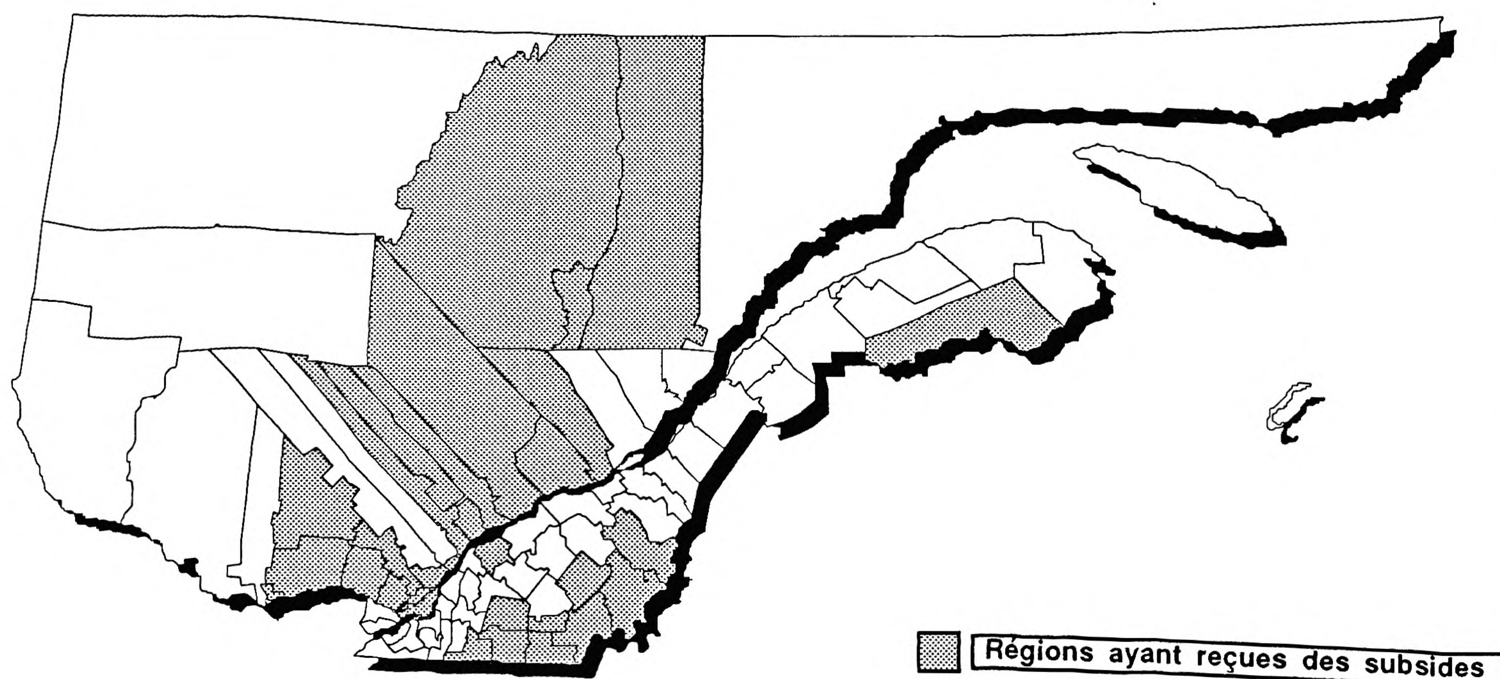
(43) Débats de l'Assemblée législative. Pierre Fortin, 29 janvier 1870, pp. 195-196.

(44) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928. p. 44.

(45) En date du 30 juin 1928, suivant le Rapport général du Ministère des Travaux publics et du Travail, le gouvernement avait versé 4 557 728,02$.

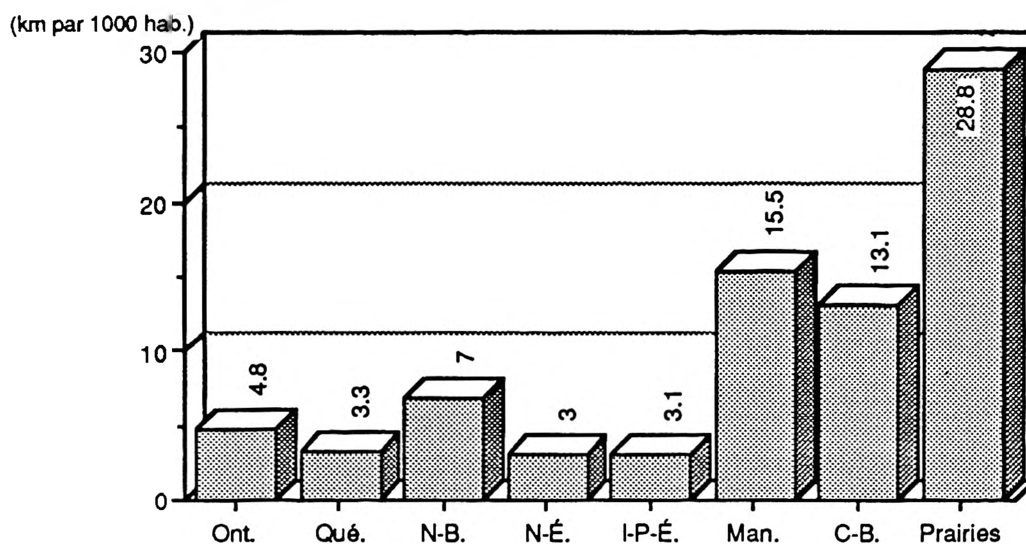
(46) Débats de l'Assemblée législative. Honoré Mercier, 22 décembre 1890, pp. 480-490.

Figure 11.2: DISTRIBUTION DES SUBSIDES DE LA POLITIQUE DE 1874 PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT



Echelle 1: 8 300 000

Figure 11.3: NOMBRE DE KILOMETRES DE VOIES FERRÉES PER CAPITA AU CANADA, 1894



Source: CANADA. Ministère de l'Agriculture (1895) Annuaire statistique du Canada 1894. pp. 147 et 709.

Le 22 décembre 1890, Mercier présenta à la Chambre les nouvelles dispositions du programme afin de revigorer l'essor du réseau ferré. Il déterminait trois catégories de chemins de fer pouvant se partager environ 4 352 820 M$ et 2 604 245 hectares en terres, à raison de 4 047 ha par kilomètre convertibles en argent (2 175$): 1. ceux favorisant la colonisation; 2. les embranchements aux grands réseaux transcontinentaux; 3. “les petites voies nouvelles [...] qui pouvaient aider dans les seigneuries, [les] établissements nouveaux” (47).

L'initiative de Mercier donna une impulsion à la construction ferroviaire; néanmoins, elle greva sérieusement la santé financière du gouvernement. Le Parti conservateur qui repris les rennes du pouvoir en 1892, jugea qu'il fallait réduire la dette consolidée du Québec par la compression des octrois aux chemins de fer. Un des problèmes auquel était confronté le gouvernement était que les compagnies ferroviaires prenaient souvent du temps à compléter leur travaux, après avoir obtenu leur premier subside. En décembre 1896, le Premier ministre Edmund Flynn (1847-1927), après de nombreuses négociations avec les principaux intéressés, imposa aux entreprises un ultimatum: elles devaient compléter, dans un délai de moins de deux ans leurs travaux, sinon tous leurs droits aux subventions convertibles antérieurement consenties deviendraient caduques.

(47) Ibid., p. 486.

De plus, Flynn offrait, à celles qui étaient intéressées, de racheter la deuxième tranche des 0,14$ allouées pour chaque hectare de terrain au prix de 0,07$. La plupart acceptèrent l'offre gouvernementale et reçurent un montant global de 1 263 993,99$ (48). Cette mesure s'avérait nécessaire, car la vente des terres s'effectuait tellement lentement que les compagnies ferroviaires devaient attendre plusieurs années avant d'obtenir la seconde tranche des 0,14$ par hectare rétrocédé.

> [...] Il faudra trente ans pour vendre ces terres, si les ventes s'effectuent dans la même proportion que depuis la Confédération. En dix-neuf ans, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1886, nous n'avons pu vendre que 2,633,893 acres de terres de la couronne: pour vendre dans la même proportion annuelle les 5,126,500 acres compris dans les subsides de chemins de fer, il faudra trente-sept ans. (49)

La proposition satisfaisait le gouvernement du Québec qui économisa 3 398 456,49$ récupérés par la réduction du montant octroyé à l'hectare (2 331 866,25$) et des sommes "devenues caduques par laps de temps ou par nombres de milles en moins" (1 066 590,24$) (50). Quant aux compagnies, elles se voyaient offrir de nouveaux capitaux, ce qui les contentaient.

En 1897, les Libéraux prenaient le pouvoir. Tel que démontré antérieurement, confrontés avec une dette énorme, ils se devaient de poursuivre l'oeuvre conservatrice et mirent un point final au programme. Dorénavant, les subsides gouvernementaux seraient octroyés de façon discrétionnaire suivant l'importance des projets.

En 1912, dans une volonté de ressusciter le programme d'aide financière aux chemins de fer, afin de satisfaire les demandes des forces sociétales, le gouvernement de Lomer Gouin fit adopter la *Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer*. Aguerrie de l'expérience malheureuse de ses prédécesseurs, l'administration libérale, dans un souci d'équilibre budgétaire, limita son aide à l'octroi de terres publiques. Cette loi donnait au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de distribuer, aux entrepreneurs de 15 projets ferroviaires, 844 087 ha de terres publiques (tableau 11.2 et figure 11.4), concentrés surtout dans les régions centrales et périphériques du Québec.

---

(48) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Op.cit.

(49) Débats de l'Assemblée législative. Edmund-James Flynn, 29 décembre 1896, p. 303.

(50) QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Op.cit.

Tableau 11.2: PROJETS FERROVIAIRES SUBVENTIONNES EN TERRES PUBLIQUES

Nom du chemin de fer	Nombre d'hectares attribués
Atlantique, Québec et Occidental	161 880
Colonisation du nord de Montréal	38 851
Canada et Gulf Terminal	59 779
Montagne d'Orford	15 913
Québec Central	87 828
Québec et du Lac St-Jean	65 221
Québec, Montréal et Sud	42 848
Vallée de la Saint-Maurice	22 672
Baie des Ha! Ha!	53 234
Jonction de Napierville	10 992
Grand Nord	12 303
Canadien Nord	131 018
Pâtes et Papiers Gulf	10 927
Saint-Charles et Rivière Huron	6 475
Interprovincial et Baie-James	124 146
Total	**844 087**

Source: QUÉBEC. Ministère des Travaux publics et du Travail (1928) Rapport général du Ministre des Travaux publics et du Travail de la Province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928, p. 47.

Cette initiative qui fut une pâle continuité du programme par rapport à l'effort déjà consenti est une des mesures modèles où le gouvernement allie son aide à la réalisation de certaines conditions liées à l'aménagement du territoire et au développement économique. Même si cette intervention était toujours marquée sous le sceau des principes du libéralisme économique, il démontrait, quoique timidement, sa volonté d'orienter le développement de l'État québécois, en imposant certaines obligations aux entrepreneurs pour qu'ils puissent se prévaloir de l'octroi.

La loi contient trois dispositions qui démontrent la détermination gouvernementale d'utiliser le transport sur rail comme outil d'aménagement du territoire pour la colonisation, ainsi que pour l'essor de l'industrie des équipements ferroviaires:

> Le ministre des Travaux publics pourra pour l'avancement de la colonisation et la commodité des colons, désigner les endroits où la compagnie sera tenue d'ériger des gares, et ces gares devront être érigées en conséquence;
>
> La compagnie devra construire sa voie avec des rails fabriqués au Canada, et devra équiper sa ligne avec des matériaux qui y auront été également fabriqués et achetés, à moins que ces rails et matériaux ne puissent être achetés en Canada à un prix aussi bas et à des conditions aussi faciles à l'étranger [...].

> Le chemin de fer sera construit suivant les tracés, plans, profils, livres de renvoi, devis, estimés et conditions qui seront approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil sur rapport du ministre des Travaux publics et du Travail. [(51)]

Par ailleurs, dans un délai prescrit par le ministre des Travaux publics, les nouveaux propriétaires devaient revendre ces terres, aux colons désireux de les acquérir, à un prix n'excédant pas 1,01$ l'hectare. Les entrepreneurs qui étaient obligés de redistribuer ces terres parmi le peuple, se substituaient au gouvernement en favorisant l'ouverture de fronts pionniers nouveaux. Ces transactions généraient une source de financement pour leurs activités. Par cette disposition, le gouvernement transférait aux colons le fardeau d'amortir une partie des frais encourus pour la construction de ces infrastructures dont ils seraient les premiers bénéficiaires lorsqu'en exploitation.

c. Organisme responsable du programme

Les subsides étaient octroyés par le Conseil exécutif alors que les modalités du programme étaient gérées par les fonctionnaires du ministère responsable des Chemins de fer. Ces derniers se devaient de suivre l'état des travaux des projets subventionnés, de s'assurer que les fonds publics étaient bien utilisés et de compiler des données administratives sur ces compagnies.

d. Clientèle-cible du programme

Le peuple québécois a récolté les fruits du programme, notamment par le biais des milliers d'emplois directs et indirects que la construction ferroviaire créa, ainsi que par les marchés que le rail ouvrait aux industries et exploitations agricoles nouvellement desservies. Suivant le trésorier Robertson, en 1874, la construction ferroviaire permettait d'injecter dans l'économie québécoise entre 6 215$ et 12 430$ pour chaque nouveau kilomètre de voies ferrées [(52)].

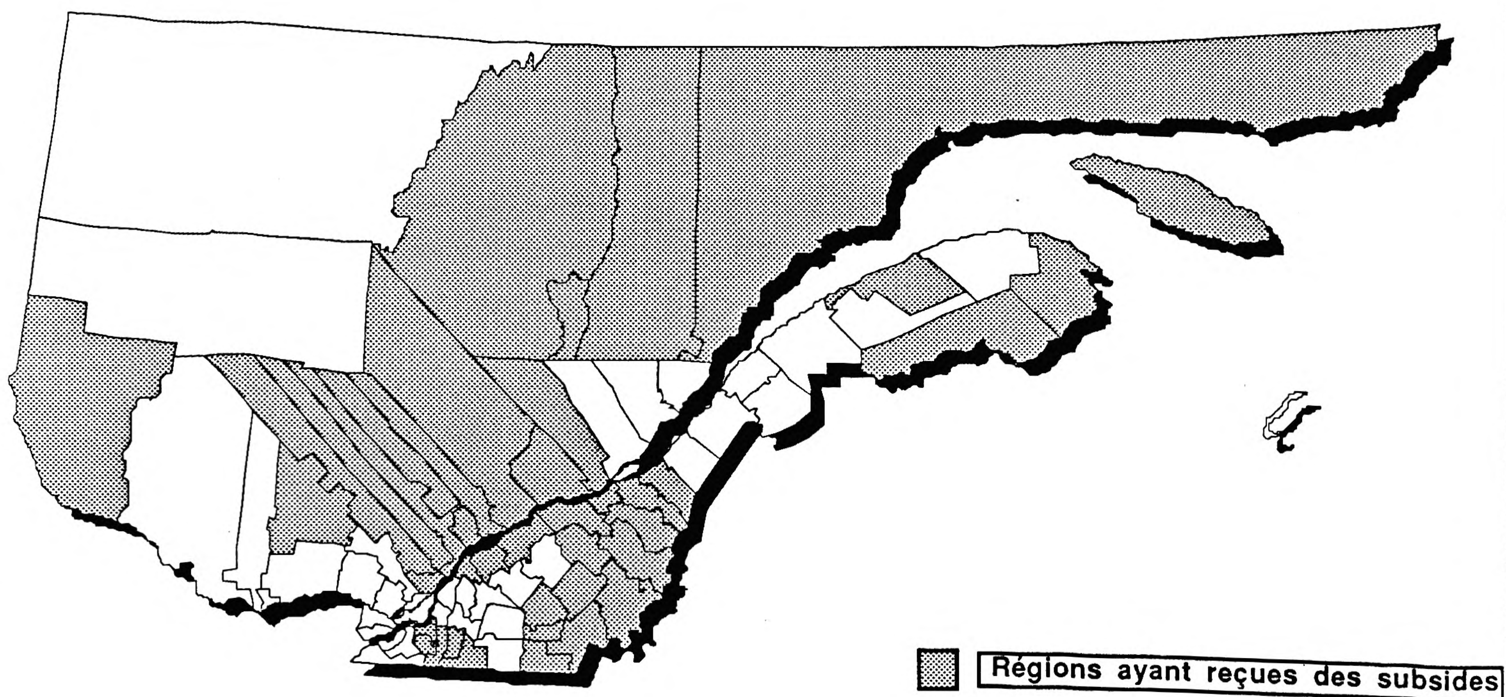
Toutefois, ce sont les promoteurs, les entrepreneurs, ainsi que les actionnaires des compagnies de chemins de fer, qui ont le plus bénéficié du programme en obtenant plusieurs millions de dollars en argent et en terres.

---

(51) Loi concernant des subventions à certaines compagnies de chemins de fer. S.Q. 1912, c.5, article 6.

(52) Débats de l'Assemblée législative. Joseph Robertson, 13 janvier 1874, p. 142.

Figure 11.4: DISTRIBUTION DES SUBSIDES EN TERRE PAR DIVISIONS DE RECENSEMENT (1912)



Échelle 1: 8 300 000

e. Durée du programme

Le programme a débuté en avril 1869 et s'est achevé officiellement en 1897, par la fin des subsides en argent et en terres. Après cette date, le gouvernement continua à distribuer, jusqu'au début des années 1930, quelques subventions. Toutefois, son action est réduite se limitant à l'octroi d'extrants sur une base irrégulière et discrétionnaire, en fonction de l'importance des retombées qu'un projet était susceptible de générer pour le développement industriel.

Programme d'aide technique

a. Objectifs et raisons d'être

Avec ses ingénieurs spécialisés dans le secteur ferroviaire, le gouvernement possédait une expertise lui permettant de faire effectuer à l'interne une gamme étendue d'études et de travaux visant à jauger la faisabilité technique d'un projet de chemin de fer. Des ingénieurs oeuvrant dans des bureaux d'études privées ont également été appelés à effectuer de telles analyses pour le compte du gouvernement.

Dans l'intention d'assurer un soutien technique qui faisait couramment défaut à cette époque dans les régions rurales et s'avérait très coûteux lorsque disponible, le gouvernement du Québec n'hésitait pas à fournir cette aide aux forces sociétales qui le demandaient.

b. Extrants du programme

Le gouvernement mandatait un ingénieur pour effectuer une mission particulière. Dans un premier temps, le spécialiste devait se rendre dans la région désignée et convoitée par les intervenants ferroviaires. Sur place, il devait effectuer une étude exploratoire du terrain, laquelle était la plus souvent accompagnée d'une analyse topographique détaillée avec l'intention de déterminer l'emplacement optimal pour localiser l'emprise entre les points nodaux du chemin de fer. Dans cette perspective, l'ingénieur était appelé à considérer le tracé qui maximiserait les retombées économiques et mettrait en valeur les caractéristiques géographiques du milieu traversé.

Par la suite, le professionnel devait rédiger un rapport exhaustif contenant une description géomorphologique des sols et des options de tracés proposés, d'une estimation des coûts et du temps d'exécution des travaux nécessaires. Finalement, il devait faire ses recommandations quant à la faisabilité technique du chemin de fer envisagé.

A ces études préliminaires, le gouvernement pouvait également prendre à sa charge le tracé de cartes, de plans et devis d'emprises et d'infrastructures ferroviaires pour des entreprises ayant reçu des subsides publics.

c. Organisme responsable du programme

Le ministère des Travaux publics fournissait sur une base discrétionnaire cet apport technique. C'est généralement à l'instigation des hommes politiques, soucieux de calmer une population devenant impatiente à l'égard de l'inaction du gouvernement face à leur demande d'implantation d'un chemin de fer, que le *département* consentait à fournir cette aide. Toutefois, cette assistance pratique ne compromettait pas le gouvernement dans la concrétisation éventuelle du projet.

d. Clientèle-cible du programme

Les municipalités, les sociétés de colonisation, les compagnies de chemins de fer, les groupes religieux, les groupes spontanés ou toute autre association effectuant la promotion d'un projet ferroviaire.

e. Durée du programme

Ce programme a été en vigueur tout au cours de la période de référence 1867-1920.

Programme d'aide au développement de l'industrie ferroviaire

Programme d'encouragement aux manufactures de matériaux pour chemins de fer

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme vise à soutenir le développement d'une industrie québécoise du matériel ferroviaire en vue de maximiser les retombées économiques et de garder au Québec les sommes investies par le gouvernement dans l'expansion du réseau ferroviaire. Par ailleurs, des objectifs plus spécifiques et sous-jacents au développement économique régional étaient perceptibles chez les décideurs lorsqu'il instaura cette mesure:

- attirer et développer une expertise dans le secteur ferroviaire;
- créer de nouveaux débouchés pour la main-d'oeuvre;

- soutenir l'industrialisation et la compétitivité du Québec sur la scène mondiale;
- favoriser l'exportation et l'autosuffisance en matière de matériel ferroviaire.

Le programme d'aide à l'industrie ferroviaire avait pour ambition d'attirer des capitalistes étrangers, généralement des États-uniens, des Britanniques et des Canadiens-anglais, à venir établir des usines en terre québécoise. Le gouvernement voulait ainsi favoriser l'implantation d'entreprises produisant des lisses, des serre-écrous, des locomotives, du matériel roulant et tout autre équipement ou outillage utilisé par les transporteurs ferroviaires (53).

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Le gouvernement n'alloue aucun crédit budgétaire à ce programme, mais plutôt un dégrèvement aux compagnies se qualifiant. L'exemption de taxes constitue l'extrant du programme.

Ces entrées fiscales non perçues par le trésor public sont largement compensées par la croissance économique générée par l'effet multiplicateur des investissements corporatifs, par le biais des taxes et impôts versés par les travailleurs oeuvrant dans ce secteur.

c. Organisme responsable du programme

Suivant les prescriptions de l'*Acte des chemins de fer*, il revient au Conseil exécutif d'octroyer, par arrêté en conseil, aux entreprises produisant du matériel ferroviaire, le droit de bénéficier de l'exemption de toutes taxes que le gouvernement impose aux entreprises en général.

d. Clientèle-cible du programme

Le programme s'applique à l'ensemble des entreprises produisant sur le territoire québécois de l'équipement ferroviaire.

e. Durée du programme

Le programme a été instauré le 30 juin 1881 et était toujours en vigueur en 1990. La durée de l'exemption est de 25 ans et ne peut être renouvelée à son échéance.

---

(53) Statuts refondus de l'Acte des chemins de fer. S.R.Q. 1888, article 5222.

Réglementation

Programme de réglementation économique

a. Objectifs et raisons d'être

L'objectif de ce programme était de sauvegarder les intérêts économiques du public dans le secteur ferroviaire en favorisant un contrôle gouvernemental sur les activités des entreprises opérant de tels services.

Plusieurs compagnies, profitant de leur situation de monopole dans le marché en raison des contraintes techniques imposées par le transport sur rail, n'hésitaient guère à exploiter la clientèle québécoise. La principale résultante de cette situation était qu'elles imposaient des tarifs de transports exorbitants et dispensaient un service laissant souvent à désirer. Afin de pallier à l'insuffisance de concurrence, une des conditions fondamentales permettant d'assurer une saine économie de marché, le gouvernement se devait d'intervenir pour soutenir un meilleur équilibre entre les forces en présence, soit les entreprises et les utilisateurs de ces services.

b. Extrants du programme

Le Conseil exécutif puis la Commission des services d'utilité publique qui lui succéda, en tant que tribunal administratif, détenaient un pouvoir décisionnel qui lui permettait de délivrer des permis aux transporteurs ferroviaires, en vue d'offrir à la population des services à des coûts raisonnables. Elle pouvait fixer des taux et tarifs.

c. Organisme responsable du programme

La Commission des services d'utilité publique (qui s'était substituée au Conseil exécutif en 1909) était mandatée par l'Assemblée législative pour administrer, appliquer et veiller au respect de ses ordonnances concernant la réglementation économique.

d. Clientèle-cible du programme

L'ensemble des utilisateurs du transport ferroviaire, tel le public qui emprunte les trains, les agriculteurs et les entreprises qui ont recours au chemin de fer pour expédier leur production.

e. Durée du programme

Ce programme a été institué en avril 1869 lors de l'adoption de l'*Acte des chemins de fer*. Ces dispositions étaient toujours en vigueur le 31 décembre 1920.

Programme de réglementation de la sécurité

a. Objectifs et raisons d'être

Ce programme cherche à favoriser, chez les transporteurs ferroviaires, le respect de normes minimales de sécurité, de construction, ainsi que l'adoption de règles uniformes d'exploitation permettant de pallier aux erreurs et aux négligences techniques, conduisant souvent à des accidents coûteux en pertes humaines et matérielles. Par son intervention, le législateur voulait également assurer, aux passagers d'un train, un voyage s'effectuant sans dangers et aux citoyens côtoyant régulièrement une voie ferrée, des conditions de vie sécuritaires (54).

Cette réglementation avait été rendue nécessaire en raison des fréquents accidents impliquant des convois. En juin 1864, une terrible tragédie ferroviaire impliquant un train de voyageurs du Grand Tronc survient dans la ville de Beloeil au Québec (55). Cent personnes y ayant perdu la vie, les dirigeants gouvernementaux n'hésitèrent pas à prendre des mesures coercitives dans le dessein d'éviter la répétition d'une telle catastrophe.

b. Extrants du programme

Le premier moyen dont dispose l'organisme responsable du programme est l'ordonnance qui généralement fait suite à un rapport d'enquête mené, par exemple, suite à un accident ou à une inspection.

L'ordonnance est ni plus ni moins la décision rendue par les membres du Comité ou de la Commission quant aux mesures devant être prises par un ou plusieurs transporteurs, pour corriger des conditions d'opération dangereuses et pour se conformer aux normes minimales de construction ou aux règles de sécurité élémentaires édictées par la loi.

---

(54) CANADA. Groupe d'étude au Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transport. p. 57.

(55) LEGGET, Robert (1987) Railways of Canada. p. 51.

Le second extrant de contrôle est l'inspection annuelle des chemins de fer soumise à la juridiction de l'Assemblée et conduite par l'ingénieur mandaté par le Comité des chemins de fer.

Les coûts de cette inspection étaient assumés par les entreprises ferroviaires qui devaient verser chaque année pour chaque kilomètre de rail possédé, 6,22$ au Fonds d'inspection des chemins de fer (56). Cette mesure a été adoptée en 1880, avec l'ambition de faire assumer l'ensemble des frais inhérents de cet examen annuel par ceux qui commandaient cette obligation légale, au bénéfice de l'ensemble de la population.

c. Organisme responsable du programme

Le Comité des chemins de fer assura la gestion intégrale de ce programme d'avril 1869 jusqu'en 1909. Durant cette dernière année, le législateur a transféré ce mandat à la Commission des services d'utilité publique. L'administration du volet inspection du programme de réglementation de la sécurité fut confiées aux fonctionnaires du Bureau des chemins de fer; toutefois, ils demeuraient soumis, dans ce travail, aux pouvoirs de la Commission. Cet acte contribuait à décentraliser cette activité et à donner un caractère plus administratif que judiciaire à l'inspection.

d. Clientèle-cible du programme

L'ensemble de la population québécoise ainsi que les entreprises ferroviaires étaient concernés par ce programme.

Tous sont appelés à profiter des effets positifs, tant sociaux qu'économiques, engendrés l'exploitation de chemins de fer oeuvrant dans des conditions plus sécuritaires. Le programme permettait d'assurer le mieux-être des utilisateurs de ce mode de déplacement et des cheminots tirant leur gagne-pain de ces entreprises.

e. Durée du programme

Le programme a été mis sur pied en avril 1869. Au 31 décembre 1920, il était toujours en application. Au cours des décennies, des modifications mineures sont venues le transformer en

---

(56) Acte à l'effet d'amender et refondre "l'Acte des chemins de fer de Québec, 1869," et les actes qui les amendent. S.Q. 1880, c.43, article 96.

vue de l'adapter à l'évolution technologique, législative et sociétale, à laquelle était soumise l'État québécois.

11.3 CONCLUSION

Ce chapitre qui s'achève a permis de démontrer que, dans la première phase de la politique ferroviaire, le gouvernement a consacré beaucoup d'énergies et d'extrants financiers pour soutenir le transport ferroviaire en terre québécoise. Dans le dessein d'arriver à ce but, il n'a pas hésité à établir une structure administrative légère et des programmes supplétifs, dont les visées ne cherchaient pas à déloger le secteur privé de ce champ d'activité, mais plutôt à orchestrer et à soutenir son action.

Sans cet apport si souhaité par les forces sociétales qui prit plusieurs formes, il est permis de douter que le développement du réseau ferroviaire ait pu s'effectuer à un rythme aussi accéléré. Les mécanismes politico-administratifs, les extrants de programmes et les éléments déclencheurs ayant suscité leur création, étant soumis, il est maintenant possible d'analyser, par le biais d'une étude de cas, l'efficacité de la politique ferroviaire à générer des effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Cette démarche sera entreprise après l'étude des périodes 1921-1970 et 1971 et 1990.

CHAPITRE XII

MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Dès l'aube du XXe siècle, le peuple québécois, qui depuis son arrivée en terre américaine, s'était restreint à la pratique d'activités économiques de type traditionnel (p. ex. l'agriculture) aborda rapidement l'ère industrielle. Ces changements permirent au Québec de s'affranchir de plusieurs biens qu'il devait jusque-là importer. Toutefois, les faibles débouchés qu'offrait son marché domestique pour écouler sa production nationale, amènera le Québec à exporter sur les marchés internationaux en vue de maintenir une production de masse.

Voulant favoriser la reprise économique au Québec, les gouvernements qui se succédèrent ont instauré une gamme de privilèges spéciaux et d'alléchants dégrèvements fiscaux afin d'attirer les investissements de capitaux étrangers. Phénomène nouveau, des usines appartenant à de puissants conglomérats étatsuniens apparaissaient un peu partout sur le territoire. C'est le début d'une nouvelle ère amorcée avec le premier conflit mondial et qui s'accentua avec la Seconde Guerre. L'arrivée de ces investissements étatsuniens ne cessera alors de s'amplifier. Les hostilités ayant placé les pays européens en mauvaise posture financière, leurs investissements en terre québécoise devinrent plus rarissimes, laissant le champ libre aux voisins du Sud [(1)].

La réorientation de l'économie du Québec vers des activités de type industriel tablant sur ses avantages géo-économiques (p. ex. la présence de mines de fer), qui encouragea son intégration au circuit productif et commercial nord-américain, livra ses premiers fruits durant la décennie 1920. Bien que ce mouvement ait été sérieusement ralenti par le krach de 1929, ce processus fut

---

(1) BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec. p. 183.

irréversible. Nonobstant les aspirations de certaines forces qui profitèrent de cette période de stagnation pour lancer la colonisation vers l'Abitibi-Témiscamingue et sur la marge de l'oekoumène québécois, avec l'appui financier du gouvernement (2), cet intermède n'est que temporaire. La Seconde Guerre mondiale donna une nouvelle impulsion industrielle à l'économie nationale.

En Amérique du Nord, l'après-guerre inaugure le début d'une croissance sans précédent. Durant la décennie 1946-1956, le produit national brut par habitant au Québec augmenta de 106% (3). Deux motifs sont à l'origine de ce nouvel essor. En premier lieu, les familles nord-américaines disposant de nombreuses économies ne demandaient qu'à les consommer en biens durables. De plus, la capacité productive des principales puissances européennes ayant été fortement affaiblie par le conflit mondial, les États-Unis devenaient la planche de salut pour la réédification du Vieux Continent.

Ces occurrences coalisées postérieurement à la guerre de Corée favorisèrent une augmentation phénoménale de 54,6% de la production mondiale de minerai de fer, entre 1950 et 1955 (4). Le Québec, par sa position géographique privilégiée sur le continent nord-américain, devient une des zones d'approvisionnement des États-Unis, ce que le premier ministre Maurice Duplessis (1890-1959) ne manquait pas de faire valoir.

L'État québécois vécut durant ces années ses plus belles heures du libéralisme économique qui atteignit son apogée sous le règne Duplessiste (1936-1959). Dans le Discours du budget de 1951, le trésorier Onésime Gagnon résume la philosophie économique guidant son gouvernement, en citant le pape Pie XII (1876-1958):

> L'économie, pas plus d'ailleurs qu'aucune branche de l'activité humaine, n'est de sa nature une institution d'État: elle est à l'inverse, le produit vivant de la libre initiative des individus et de leurs groupes librement constitués.
>
> Le propriétaire des moyens de productions, quel qu'il soit...doit rester maître de ses décisions économiques...(5)

---

(2) Le Discours du budget de 1951 révèle que durant l'année fiscale 1936-1937, le gouvernement consacra 9 630 031,14$ à la colonisation, soit 13,8% de ses dépenses totales.

(3) TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise. p. 486.

(4) CANADA. Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (1984) L'industrie canadienne du minerai de fer: Problèmes actuels et entrevus. p. 19.

(5) QUÉBEC. Département du Trésor (1951) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. p. 41.

Ces gouvernants qui accueillaient à bras ouverts les capitaux étatsuniens se trouvaient à soutenir l'essor de l'économie québécoise. En parallèle, ils favorisaient une plus grande soumission de l'État québécois face aux investissements étrangers. Malgré qu'ils adhéraient au credo du laisser-faire, le gouvernement du Québec ne se gênait pas pour intervenir et investir massivement afin d'aménager le territoire en infrastructures essentielles aux besoins logistiques des entreprises multinationales (p. ex. routes).

Durant cette période, le développement du territoire se déplaça au-delà du 48o parallèle. L'Abitibi est soulevée par un essor considérable, grâce à ses richesses minières et l'implantation de voies ferrées qui permettait leur transport vers les grands centres industriels nord-américains. Le même scénario se reproduisit durant la décennie cinquante sur la Côte-Nord.

Le gouvernement du Québec, à l'exception de l'embranchement du Transcontinental, n'injecta plus de nouveaux fonds dans la construction ferroviaire. Ces entreprises s'avéraient de plus en plus coûteuses comme en feront foi les chiffres présentés dans le prochain chapitre. Dorénavant, cet effort sera dévolu au gouvernement fédéral, mais également aux compagnies privées, principaux constructeurs de voies ferrées québécoises au XXe siècle, par le biais des projets d'exploitations minières du Québec-Labrador (6).

Quoique cette politique économique engendre un essor certain, le géographe Blanchard (1960) allègue que "le développement de la Province, qui est considérable, s'effectue suivant un mode quasi colonial" (7). Il estime qu'au cours des années 1950, cinquante pour cent des industries québécoises sont sous contrôle étatsunien, le reste se partageant entre capitaux britanniques et canadiens-anglais. Les francophones occupaient alors peu de rôles stratégiques dans le développement et la direction de ces usines.

La croissance se poursuivit jusqu'au milieu de cette décennie. En 1957, débuta une des pires récessions économiques que le Québec ait vécus depuis la Grande crise de 1929. La demande pour les produits de consommation et les matières premières subit une diminution importante à cause d'une saturation des marchés commerciaux internationaux. Ce marasme était intimement lié à l'entrée de pays en voie de développement dans certains secteurs industriels qui, grâce à une main-d'oeuvre peu dispendieuse arrivait à produire des biens à des coûts inférieurs à ceux manufacturés au Québec. La fin de la reconstruction en Europe et de la guerre de Corée eurent

---

(6) Pour une connaissance plus approfondie sur ce sujet, il est recommandé de consulter l'essai de maîtrise de Richard Leclerc, intitulé *L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.*

(7) BLANCHARD, Raoul (1960) Op.cit., p. 184.

pour conséquence d'amplifier ce mouvement. Le chômage connaît alors une remontée spectaculaire au Québec, la croissance économique stagne et les nouveaux investissements se font rares. Cette stagnation se fait sentir surtout du côté des industries agricoles et d'extraction des richesses naturelles. C'est d'ailleurs dans ces deux secteurs que la majorité de la main-d'oeuvre québécoise oeuvrait.

Durant les années cinquante, prenant conscience de la quasi-colonisation et exploitation économique du Québec par des intérêts capitalistes étrangers, des groupes d'intellectuels ainsi que le mouvement syndical préconisèrent l'instauration de mesures sociales pour protéger les travailleurs contre les fluctuations économiques. Le seul moyen pour revivifier cette économie était d'octroyer un rôle majeur au gouvernement pour qu'il coordonne et finance un développement qui se voudrait plus affranchi des soubresauts de la conjoncture économique internationale. Le gouvernement du Québec se voyait confier ce mandat par la population, car comme le souligne Balthazar (1986) il était:

> [...] le seul grand capitaliste francophone capable tant soit peu de rivaliser avec les grandes entreprises anglophones d'Amérique du Nord [...].
>
> [...] La nation dite canadienne-française allait s'identifier de plus en plus au territoire québécois. Cela était bien naturel dans la mesure où le principal moteur du dynamisme national était l'État québécois ayant juridiction sur son seul territoire. (8)

Le Parti libéral entama une lutte contre le régime de l'Union nationale qui venait de perdre son chef (9). En 1960, des élections générales sont déclenchées. On dénonce les Unionistes d'avoir mené le pays à un sous-développement sur tous les plans. Les Libéraux proposèrent un éventail de réformes sociales, économiques et politiques majeures.

Élu lors du scrutin du 22 juin, le nouveau gouvernement met en place les premiers jalons de la Révolution tranquille. De nouvelles structures sont instaurées pour moderniser le Québec, comme le ministère de l'Éducation. Dans le domaine économique, il se donne un ensemble d'outils pour stimuler la souveraineté nationale dans certains secteurs d'activités stratégiques, tels Hydro-Québec et la Société générale de financement. C'était le début d'un temps nouveau.

---

(8) BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. pp. 133-134.

(9) Maurice Duplessis est décédé le 7 septembre 1959 à Schefferville (Côte-Nord).

CHAPITRE XIII

MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Dans cette seconde analyse des déterminantes de la politique ferroviaire, l'étude de contenu s'effectuera plus brièvement que dans la section antécédente. Le nombre restreint de données disponibles pour les années 1921 à 1970, associé au fait que l'interprétation déjà soumise pour expliquer certains traits des messages, s'applique dans l'ensemble aux informations analysées dans la présente partie. Dans le dessein d'éviter toute redondance, ces explications ne seront pas répétées.

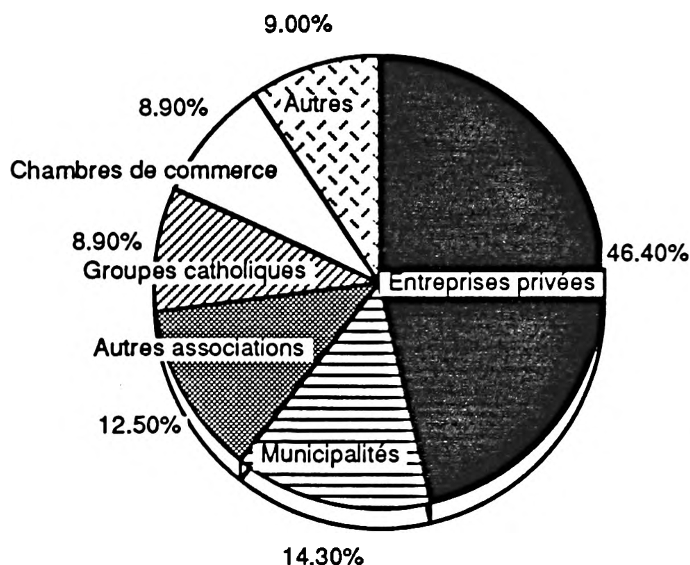
Par ailleurs, l'analyse de contenu sera ici moins approfondie, sachant que les demandes des forces sociétales et le processus décisionnel des forces gouvernementales ne se sont pas convertis en extrants qui auraient pu avoir des effets sur le territoire.

13.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

Tandis que chez les forces sociétales, les intervenants sont sensiblement issus des mêmes sphères d'activités qu'au cours des années 1867 à 1920, dans le camp gouvernemental la situation est différente, surtout à partir de la décennie 1930 (Annexe I).

L'entreprise privée dominait toujours le discours des agents sociétaux en produisant 46,4% des messages, suivie de loin par les municipalités (14,3%), les autres associations (12,5%), les groupes religieux catholiques (8,9%), et les Chambres de commerce (8,9%) (figure 13.1). Par rapport à l'époque précédente, les compagnies ont accru leur portion du discours en raison du déclin de l'intérêt pour le transport ferroviaire manifesté par les groupes issus des communautés locales.

Figure 13.1: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1921-1970



Fidèles supporters de ces initiatives pendant de nombreuses années, les groupes spontanés, qui étaient constitués d'humbles citoyens soucieux de récolter quelques fruits de la prospérité générée par l'arrivée du rail dans leur contrée, furent des éléments non négligeables qui firent la cabale auprès de leurs députés québécois en faveur du transport sur rail. Durant ces décennies du XXe siècle, aucune de ces associations ne s'est constituée pour signifier son appui à la construction ou à l'octroi de subsides aux chemins de fer. Les entrepreneurs avaient perdu dans le soutien de l'habitant un allié précieux qui cautionnait sans ambages ses projets. Il percevait une communauté d'intérêts avec la compagnie qui ne serait que bénéfique sur ses conditions de vie souvent misérables.

Cette transformation du profil des démarcheurs constitue une des causes du désengagement total du gouvernement québécois de ce secteur. Ne bénéficiant plus de l'appui populaire d'antan, car l'industrialisation ayant réglé une partie des problèmes d'emploi auxquels était confronté le Québec à la fin du XIXe siècle, la construction ferroviaire ne constituait plus la priorité des priorités pour les hommes politiques, sachant que ce thème n'était plus très considéré pour remporter une élection. Le gouvernement était désormais plus soucieux de développer un réseau routier densifié sachant que, d'années en années, le nombre d'automobilistes augmentait, ce qui l'incitait à satisfaire les besoins de cette clientèle d'électeurs.

Quant aux agents gouvernementaux, la représentativité des messages des députés est moindre que celle engendrée par les membres de l'Administration, pour la seule et bonne raison que les

Débats de l'Assemblée législative n'ont pas été publiés pour la période 1921 à 1962. La proportion des communications se partage également entre le Parti libéral et l'Union nationale qui succéda au Parti conservateur en novembre 1935. Ces deux formations politiques formèrent tour à tour le gouvernement du Québec durant ces années (1).

L'Administration québécoise, qui connaît de profondes mutations structurelles par l'augmentation fulgurante du nombre de ministères et d'organismes centraux (p. ex. Office de planification et de développement du Québec), reflète l'accroissement de ses responsabilités étatiques, suscitées par l'essor des besoins que sollicite une société contemporaine, ce qui se répercuta dans son organisation et ses activités. Ce mouvement, qui prit son envol sous le premier mandat de l'Union nationale, démontrait une volonté politique de soutenir (et non pas d'initier ou de diriger) le développement de l'État québécois, en appuyant le processus d'industrialisation et d'urbanisation enclenché au début du XXe siècle. Des ministères de soutien technique, comme Industrie et Commerce et Affaires municipales, furent créés en 1936 à cette fin. Les ajouts successifs à la structure gouvernementale, comme le ministère des Transports et Communications (1952), favorisèrent une déconcentration à l'intérieur de l'Administration, des messages ferroviaires jusqu'alors monopolisés par le Conseil exécutif, les Travaux publics et la Colonisation.

Ce sont toujours ces trois derniers organismes, directement impliqués dans l'élaboration des grandes orientations et la gestion de la politique qui occupaient le haut du pavé s'arrogeant plus de la moitié (54,5%) du discours ferroviaire. Néanmoins, à partir des années 1960, les choses évoluèrent en faveur du ministère des Transports et Communications, qui devint le porte-parole principal du gouvernement en matière de transports, cela au détriment des autres corps qui y étaient historiquement impliqués depuis 1867. Les interventions de ce ministère, qui étaient inexistantes durant les années 1950, furent fréquentes durant la décennie suivantes (11,4%), ce qui annonçait les transformations à l'horizon quant à l'intendance du dossier ferroviaire dans l'appareil gouvernemental.

13.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

En comparaison avec les années 1867-1920, les francophones sont beaucoup mieux représentés au sein de tous les groupes sociétaux. C'est à l'intérieur des hautes sphères politiques de la

---

(1) Le Parti libéral forma le gouvernement du Québec de 1921 à 1936, de 1939 à 1944, de 1960 à 1966 et à partir de 1970. Quant à l'Union nationale, elle garda les rennes du pouvoir de 1936 à 1939, de 1944 à 1960 et de 1966 à 1970.

structure gouvernementale que leurs progrès sont les plus significatifs. Le nombre de députés anglophones diminua à l'Assemblée ainsi qu'au Conseil exécutif, où les postes ministériels qu'ils réussissaient à obtenir sont beaucoup moins stratégiques au sein du gouvernement en antinomie à la situation prévalant dans les premières années de la Fédération (2).

Durant cette période, mais plus particulièrement à partir des années 1940, l'apparition d'une classe moyenne et instruite chez les francophones, accéléra la prise en main de leurs destinées, ce qui est perceptible dans l'analyse de contenu, qui révèle que 85,1% des messages leur sont imputables. Ils optimisèrent leur pénétration au sein des principales institutions québécoises pour asseoir un pouvoir délaissé souvent aux anglophones. Seules les entreprises privées demeuraient la chasse gardée de la minorité québécoise anglophone au détriment des fils de la France qui ne possédaient pas le capital nécessaire pour en faire autant, ainsi que l'attirance pour ces activités relevant plus du matériel que du spirituel.

Alors que leur poids démographique au sein de la population québécoise varia de 80% à 80,7% entre 1921 et 1970 (3), les francophones sont désormais des émetteurs sureprésentés dans toutes les catégories, sauf dans les entreprises privées où 50% des messages sont imputables aux anglais. Dans la très francophone fonction publique (4), la totalité des messages est réalisée par le groupe ethnique dominant (5), tandis que la tendance est presque semblable au Parlement.

Ces données démontrent l'évolution réalisée par les francophones au cours de ces années. Les anglophones disparurent de la plupart des institutions stratégiques de la société québécoise, sans toutefois abandonner leurs influences au sein de l'État. Ils y demeuraient fort actifs en contrôlant en harmonie avec des capitalistes étrangers les destinées économiques du Québec.

---

(2) En 1944, lorsque le premier ministre Duplessis nomma Onésime Gagnon, trésorier, la tradition établie depuis 1867 à l'effet que ce poste stratégique revenait à un élu anglophone, fut rompue.

(3) BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffre de 1850 à nos jours, pp. 39 et 47.

(4) En 1959, 95,5% des fonctionnaires avaient le français comme langue maternelle. Une décennie plus tard, cette proportion se situait à 97,4%. -Cité dans: Gow, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970, p. 338.

(5) Il est intéressant de noter que l'attraction de la culture anglaise amenait certains députés, ministres et hauts-fonctionnaires francophones à utiliser la langue anglaise dans leurs communications écrites avec l'Administration.

13.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Il existe une disjonction entre les résultats des forces sociétales et les agents gouvernementaux relativement aux choix des régions devant être privilégiées pour accueillir de nouvelles voies ferrées (figures 13.2 et 13.3, tableau 13.1). Ces différences sont en fait un reflet de deux types de développement octroyé au chemin de fer par les intervenants, dont les effets sont intrinsèquement hétérogènes sur la géographie régionale d'un territoire, mais complémentaires dans la dimension intégrale d'un État, soit: 1) l'ouverture de terres pionnières par une voie de pénétration; ou 2) la consolidation du réseau existant dans les régions industrielles déjà désservies (le choix des politiciens).

Tableau 13.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES SUBSIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET GOUVERNEMENTALES (1921-1970)

Administration publique	Députés	Forces sociétales	Subsides
1. Outaouais	1. Mauricie-Bois-Fr.	1. Abitibi-Témis.	1. Abitibi-Témis.
2. Abitibi-Témis.	2. Montréal/Rive Nord	2. Saguenay-Lac-St.	
3. Québec	3. Montréal-Centre/Québec	3. Outaouais	
4. Saguenay-Lac-St.	4. Estrie	4. Montréal/Rive Nord	
5. Montréal/Rive Nord	5. Est du Québec	5. Mauricie.	
6. Côte-Nord	6. Saguenay-Lac-St.	6. Québec	
7. Montréal-Centre	7. Montréal/Rive Sud	7. Est du Québec	
8. Est du Québec/Mauricie.	8. Abitibi/Côte-Nord	8. Montréal-Centre	
9. Montréal/Rive Sud		9. Côte-Nord	
		10. Montréal/Rive Sud	
64,9%	**8%**	**66,2%**	
	Régions périphériques		

Les préférences des forces sociétales pour les régions périphériques (66,2%) et, dans une moindre mesure de l'Administration (64,9%), étaient la résultante de la popularité de ces contrées auprès de groupes, dont l'existence ou l'accomplissement d'objectifs idéologiques, sociaux ou économiques était intimement liée à la mise en valeur de ces contrées. Successivement, des régions comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue sont le point de mire des requêtes et des projets des agents.

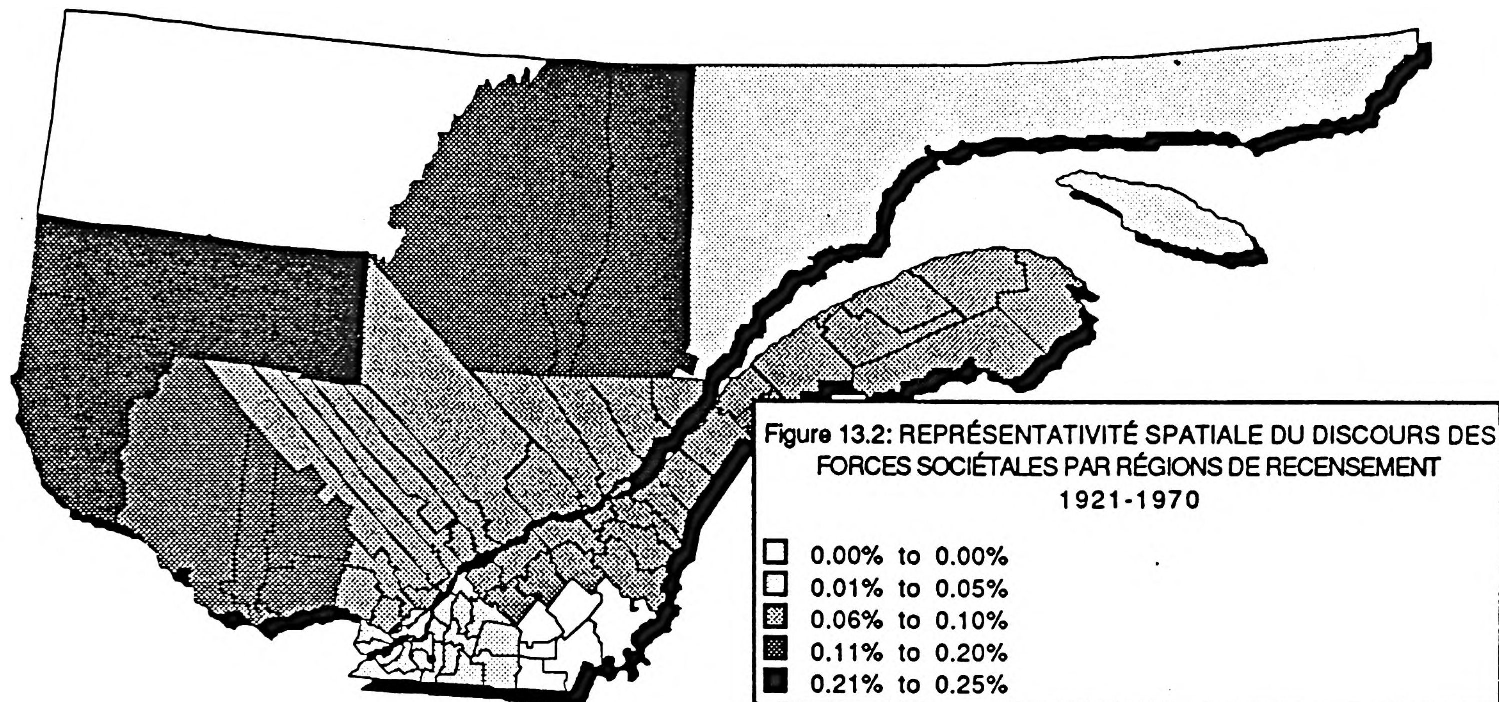


Figure 13.2: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT 1921-1970

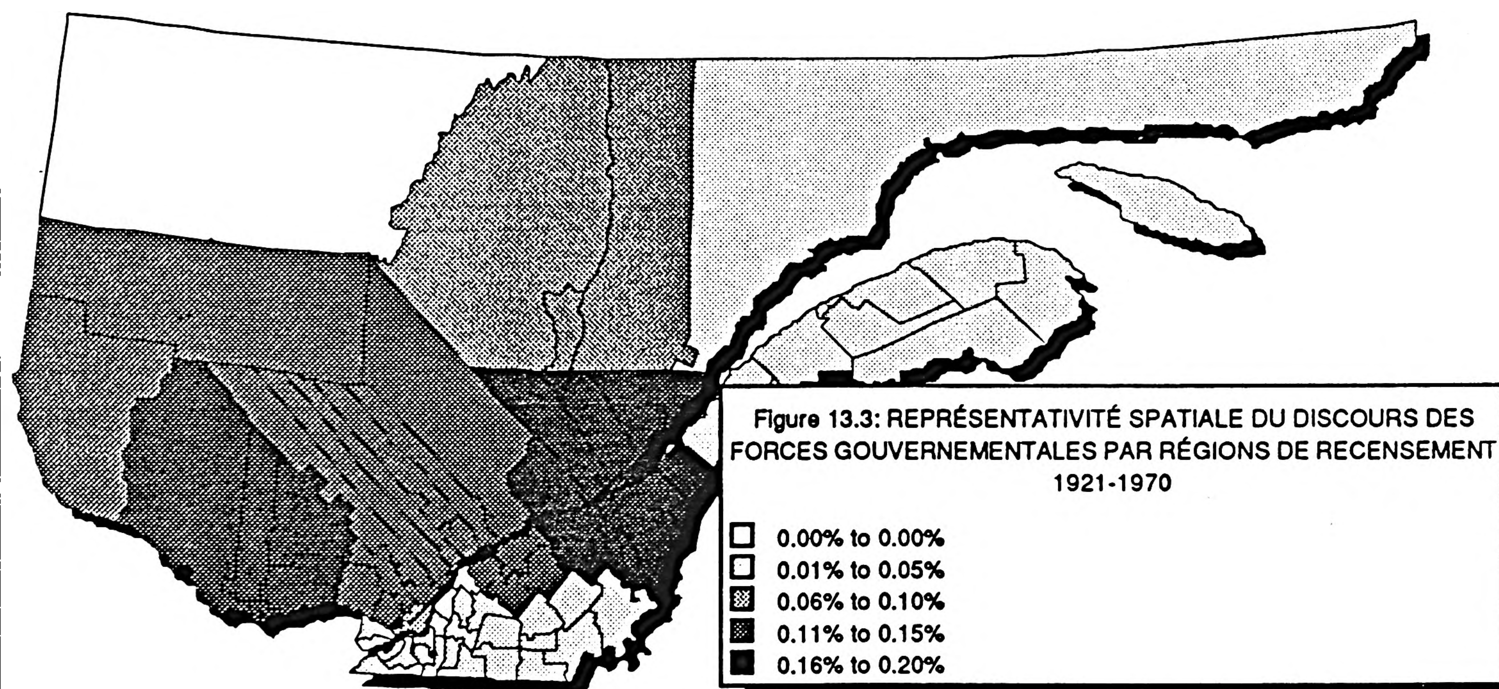
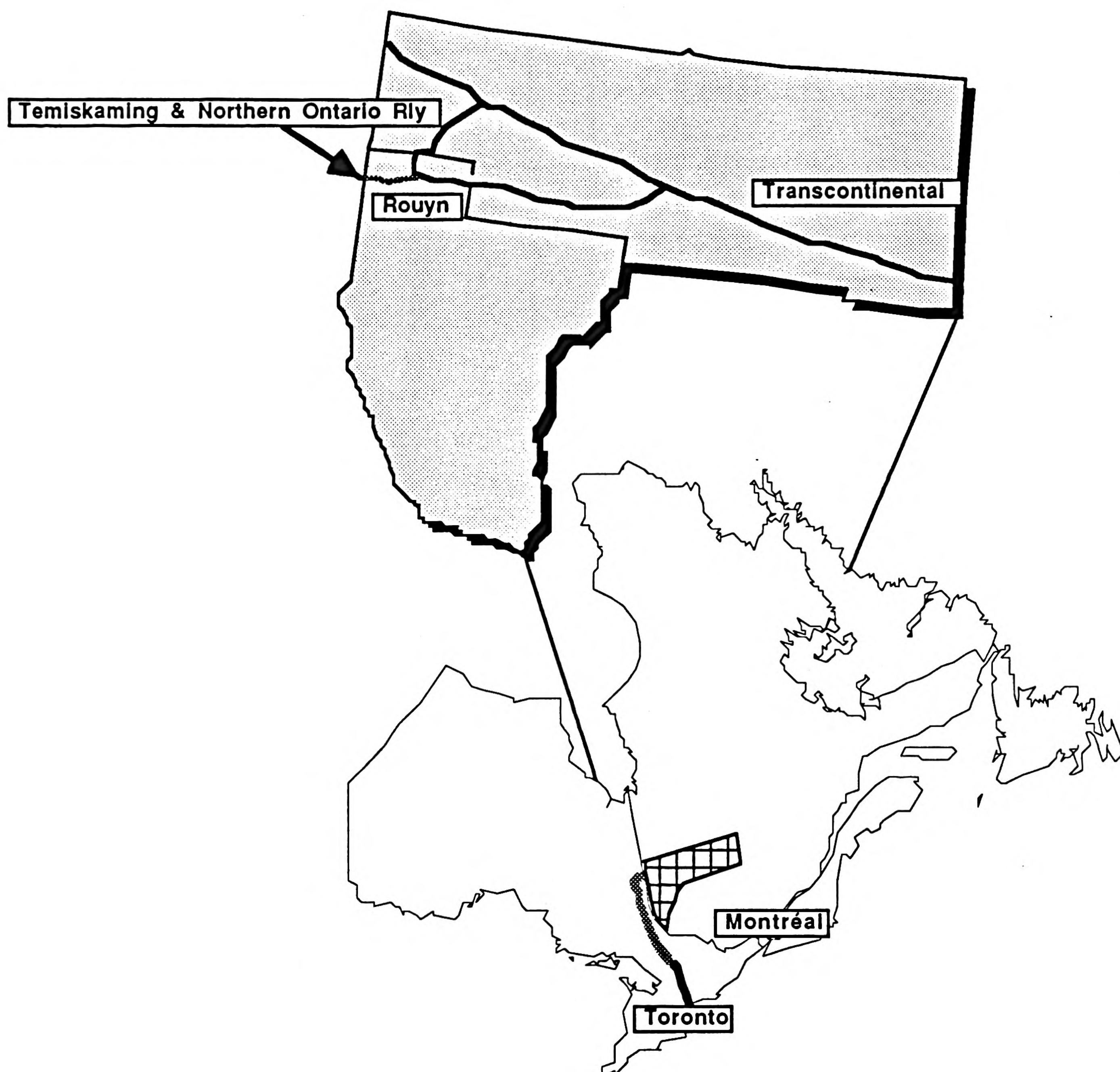


Figure 13.3: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES GOUVERNEMENTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT 1921-1970

Figure 13.4: L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE: GÉOPOLITIQUE ET RÉSEAU FERROVIAIRE (1930)



Échelle 1: 29 000 000

Une des régions qui suscita le plus l'attention des *planificateurs* ferroviaires est l'Abitibi-Témiscamingue (figure 13.4). Sa croissance démographique et la présence de richesses minières et forestières, ainsi qu'un potentiel agricole certain, en firent un territoire de plus en plus convoité. Nonobstant ces prérogatives géo-économiques, elle était privée d'une voie de circulation directe qui aurait facilité les échanges commerciaux avec la métropole.

Le réseau ferroviaire ayant été conçu dans une perspective géopolitique canadienne, c'est-à-dire dans l'axe est-ouest, il s'avérait plus économique de faire transporter ces ressources vers l'Ontario pour qu'elles y soient transformées, ce qui désavantageait l'économie québécoise (6). En 1921, il n'existait aucun accès ferroviaire aux terres situées entre la rivière des Outaouais et la ligne du Transcontinental (Annexe D). Dans le dessein de remédier à ce problème, le gouvernement du Québec finança la construction d'un réseau routier pour compenser ce déficit, afin de ne pas ralentir le développement du territoire. Toutefois, l'essor de l'industrie minière exigea l'établissement d'un chemin de fer pour relier la région avec les grandes agglomérations industrielles.

A la fin des années 1920, malgré les protestations du gouvernement Taschereau (1920-1936) qui voyait d'un mauvais oeil que la production minière soit évacuée par l'Ontario, le Nipissing Central est ouvert. Cet embranchement de 97 km, qui relie Rouyn-Noranda à la voie du Temiskaming & Northern Ontario Railway, a eu pour effet de structurer les échanges commerciaux de l'Abitibi-Témiscamingue en fonction du réseau ferroviaire ontarien, renforçant du même coup la dépendance et l'intégration de cette région à l'économie ontarienne. Cette situation était la conséquence de la volonté ontarienne d'étendre l'hinterland torontois vers l'Abitibi-Témiscamingue. Dans cette stratégie géopolitique, la présence et la position géographique du tronçon de la société d'État ontarienne fut d'un apport précieux, sachant qu'il n'existait pas en Abitibi-Témiscamingue de chemin de fer concurrent.

> [...] l'emprise du commerce ontarien demeure puissante sur le Témiscamingue et l'Abitibi: les premières voies ferrées y ont été disposées en fonction de la province voisine et aussi les premières routes; les Compagnies minières qui s'y établissaient

---

(6) Dans une lettre adressée, le 9 octobre 1937, au directeur des chemins de fer, Louis Coderre du ministère des Affaires municipales, Industrie et Commerce estimait que ce projet ferroviaire " raccourcit d'une manière appréciable la distance entre Montréal et Amos et permet au marché de Montréal d'approvisionner, à meilleur compte, les villages miniers qui se trouvent dans cette région qui, jusqu'à présent, s'approvisionnent à Toronto, à meilleurs conditions et font venir leurs matières premières à meilleur marché et à des taux plus bas que s'ils les faisaient venir de Montréal."

ANQ, Fonds du Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 743, Lettre de Louis Coderre, 9 octobre 1937.

> étaient ontariennes et gardaient leurs relations avec Toronto. Ainsi l'Ontario a-t-il pu prendre les devants, s'emparer du trafic d'importation dans ces comtés et fait-il le nécessaire pour le garder. (7)

Le gouvernement du Québec contesta, sans succès, jusqu'au Conseil privé le droit du Nipissing Central de pénétrer sur son territoire. Dans le dessein de ne pas compromettre l'établissement de l'usine de Mines Noranda et devant les coûts exorbitants qu'entraînerait la construction d'une voie ferrée à l'intérieur de l'État québécois, le gouvernement révisa sa position. Le Conseil exécutif ira même jusqu'à verser 250 000$ pour la construction du tronçon encourageant, avec son assentiment, la dérivation des richesses naturelles vers l'Ontario. Les conséquences de la décision québécoise se firent sentir rapidement. Durant la décennie 1930, 75% du trafic ferroviaire de la région empruntait ce chemin de fer ontarien (8).

Afin de remédier à cette situation, plusieurs groupes et personnalités, dont l'économiste Esdras Minville (9) souhaitèrent dès 1925, la prolongation de la subdivision Saint-Agathe du Canadian Pacific en direction d'Amos. Leurs objectifs consistaient à briser l'isolement de cette contrée au sein de l'État québécois en favorisant son intégration géo-économique à l'hinterland montréalais plutôt que torontois (figure 13.4).

En vue de calmer ces intervenants qui effectuaient du démarchage en faveur du chemin de fer depuis quelques années, dans l'euphorie de la victoire électorale, le nouveau gouvernement de l'Union nationale se montre intéressé à discuter du projet. Devant l'indifférence des grandes compagnies ferroviaires canadiennes face à ce projet, un groupe d'entrepreneurs québécois se constitua et obtint en 1937 une charte de l'Assemblée législative créant le Québec Occidental qui devait construire ce tronçon.

L'étude des documents ministériels démontre l'attention que porta l'Administration à cette entreprise. En novembre 1937, le Secrétaire provincial Albiny Paquette engagea un ingénieur afin qu'il étudie un tracé possible entre Mont-Laurier et la région minière du nord-ouest québécois (10). Les *départements* de la Colonisation, des Affaires municipales, Industrie et Commerce, des Mines et Pêcheries, par l'entremise de leur ministre et de leur sous-ministre,

---

(7) BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec. p. 227.

(8) ANQ, Op.cit., Article 742, Lettre de Fernand De Haernem de la Ligue de l'Achat chez nous, adressée à J. Bourque du ministère des Travaux publics, 19 février 1938.

(9) MINVILLE, Esdras (1981) Plan et aménagement: les secteurs de base. pp. 246-247.

(10) ANQ, Op.cit., Article 742, Lettre de Monsieur Papineau à Ivan Vallée, 21 mars 1938.

appuyèrent l'entreprise. Malgré cette volonté apparente, le pouvoir politique en raison de sa philosophie économique, n'était guère prêt à s'engager financièrement dans cette aventure. Cette idée et ces appuis tacites, qui demeurèrent sur papier, ne furent qu'un exutoire pour des hommes politiques soucieux de démontrer que, contrairement au précédent gouvernement libéral qui avait démissionné dans ce dossier en subventionnant le Nipissing Central, l'Union nationale avait à coeur les intérêts du Québec.

En parallèle, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la ville de Québec, pôle de cette aire géographique, réclamait sa part du gâteau de l'exploitation minière du Nord québécois. A partir de l'année 1934, dans l'esprit de la crise économique, ils effectuèrent un démarchage intense en vue d'obtenir la construction d'une voie ferrée entre Chibougamau et leur territoire. Le gouvernement du Québec accorda même un subside à la Québec, Saguenay et Chibougamau, qui malheureusement fit faillite avant d'avoir complété ce lien (11). Suivant Minville (1981), ce chemin de fer devait donner au Saguenay-Lac-Saint-Jean les moyens de diversifier son activité économique trop à la merci des variations intrinsèques d'une économie mono-industrielle qui ne pouvait que compromettre à long terme le développement et la stabilité de cette région (12).

> [...] tout le monde admet aujourd'hui la nécessité de décentraliser l'activité économique [du Québec]. Pour desservir la région du nord, Québec est tout en aussi bonne position que Montréal, lequel d'ailleurs, grâce à son rattachement à l'Abitibi via Maniwaki et Mont-Laurier aura sa part. Mais il y a plus: la région du Lac-Saint-Jean, si profondément atteinte par la crise et le désarroi persistant de l'industrie du papier, a besoin de se réorganiser sur une base nouvelle. Il faudrait y établir des industries stables. Or, Chicoutimi est un port de mer de bel avenir. L'établissement à Chicoutimi et dans les environs d'usines d'affinage remédierait considérablement à la carence actuelle de l'industrie du papier et à l'instabilité économique de la région, dépendante pour ainsi dire de cette seule industrie. Logiquement, dans l'intérêt bien compris [du Québec] tout entier, le Lac-Saint-Jean devrait servir d'exutoire à l'arrière-pays minier (13).

---

(11) Devant les requêtes perpétuelles des gens du Lac-Saint-Jean, CN Rail construisit durant les années 1950, à la demande du gouvernement fédéral, un tronçon de 229,8 kilomètres reliant Saint-Félicien à Chibougamau.

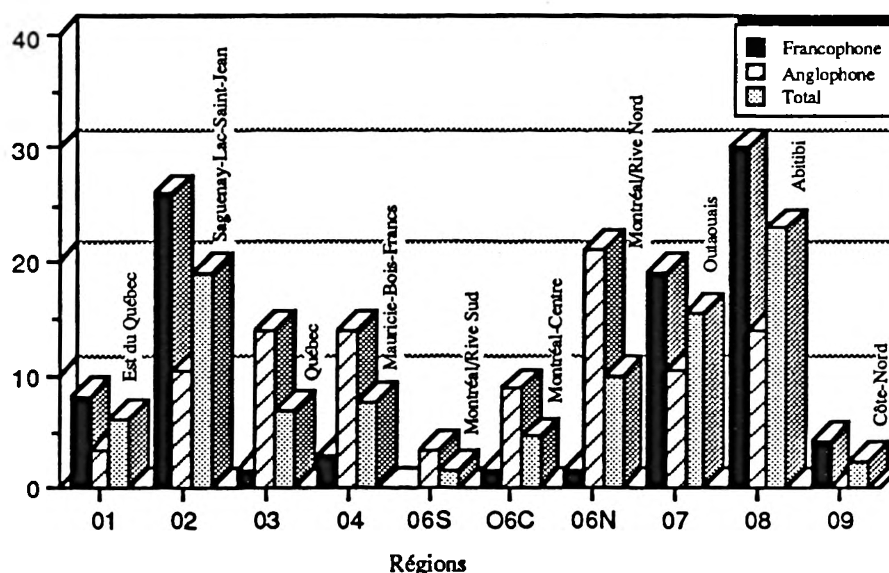
(12) Comme le révèle Angers (1981) dans *Plan et Aménagement: les secteurs de base*, à la page 248, ce tronçon n'a pas suscité les attentes escomptées sur l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le chemin de fer "n'a jamais servi aux fins pour lesquelles il avait été réclamé. En effet, on construisit en même temps quand même l'autre chemin de fer Chibougamau-Senneterre pour diriger vers Noranda le raffinage des métaux tirés des mines de Chibougamau. Les intérêts de l'Ontario l'avaient de nouveau emporté sur ceux du Québec".

(13) Ibid.

Alors que le clergé était en quête de zones de colonisation, les entreprises privées cherchaient des sources d'approvisionnement en richesses naturelles situées à proximité des grands centres industriels, tout en étant bon marché. Ces projets, auxquels le rail était d'un appui logistique précieux, avaient tous pour ambition de faire reculer l'oekoumène au-delà des terres vierges du nord-ouest québécois. La vision qu'avaient ces groupes de l'aménagement du territoire et du développement économique régional était annonciatrice de l'essor que devait connaître ce coin de pays.

Suivant l'origine ethnique des intervenants sociétaux, il ressort que les francophones avaient plus à coeur que les anglophones l'ouverture par le rail de régions de colonisation (figure 13.5). Alors que les premiers plaçaient au dernier rang de leurs priorités les régions métropolitaines appelées à recevoir de nouvelles voies ferrées, les anglophones avaient tendance à appuyer des projets ayant une dimension urbaine, particulièrement *montréalaise*, et orientées vers l'industrie. Cela ne les empêchèrent pas d'opter en arrière-plan pour les régions de colonisation situées aux limites de l'oekoumène, grenier de ressources pour leurs entreprises.

Figure 13.5: LES RÉGIONS CONVOITÉES EN VERTU DE L'ORIGINE ETHNIQUE, 1921-1970



Le professeur Balthazar fournit une interprétation des choix géopolitiques opposant les *deux solitudes*, qui démontre que les intérêts des uns ne sont pas nécessairement ceux des autres:

> Les anglophones du Québec n'ont jamais même songé à concevoir leur appartenance dans le cadre du territoire québécois. Ils ont été d'abord [...] des Britanniques. Ils sont devenus des Canadiens à mesure qu'ils bâtissaient ce grand

> pays. C'est en effet à partir de Montréal, longtemps la métropole, que le Canada moderne a été conçu et construit. C'est à Montréal que les grandes banques se sont installées pour financer le réseau ferroviaire transcanadien. Montréal devint le centre de ce réseau, comme elle était aussi, grâce à ses installations portuaires, le lieu de transit entre l'Ouest du pays et l'Europe. Les anglophones montréalais avaient donc raison de s'identifier au pays. Ils ont même été les plus Canadiens des Canadiens. (14)

Partant de ce constat, la finalité octroyée au chemin de fer par les deux groupes ethniques diffère radicalement, en fonction de la perception qu'ils ont de l'étendue de leur aire d'influence géopolitique en Amérique du Nord (le Canada pour les anglophones et le Québec pour les francophones).

Par opposition aux interventions des non-élus qui reposaient sur une démarche dont les conséquences étaient réparties à moyen et long terme dans l'avenir, la réaction des députés de l'Assemblée législative est plus pragmatique. Elle tablait sur le court terme, les échéanciers électoraux obligeant. Leur choix portait sur les régions centrales et métropolitaines (92%). Par cette attitude, l'on perçoit une volonté de consolider le réseau existant, dont l'essentiel se localise dans les Basses-terres du Saint-Laurent plutôt que de céder aux visions utopistes et coûteuses de développement nordique. Le rail ne constituait plus, comme au XIXe siècle, l'unique bouée de sauvetage devant assurer le progrès du peuple québécois, qui devait se replier sur l'agriculture pour assurer sa subsistance, boudé par la première révolution industrielle. C'est pourquoi, il ne figurait plus parmi les priorités des hommes politiques.

Néanmoins, l'Union nationale (ancien Parti conservateur), dont le discours politique était nettement traditionaliste, ruraliste et régionaliste, ce qui plaisait à son électorat et à ceux qui participaient au pouvoir politique, favorisait les régions périphériques (10,5%). Monière (1977) donne une explication motivant cette attitude:

> Cet éloge du monde rural répondait à des exigences électorales car l'Union nationale trouvait l'essentiel de son soutien politique dans les milieux ruraux qui, en raison de l'archaïsme de la carte électorale, jouissaient d'une sur-représentation, par rapport à leur importance relative dans la population totale. (15)

Au contraire, le Parti libéral qui s'attachait à la défense et à la promotion de valeurs urbaines dont l'électorat était concentré dans les comtés urbains, ne fait aucunement mention dans son message de ces contrées, qui trouvaient en l'Union nationale leur défenderesse.

---

(14) BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. p. 152.

(15) MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours. p. 303.

A la lumière de ce découpage géographique, il est permis de projeter que les ambitions des différents groupes (p. ex. la colonisation pour le clergé) ont eu une influence déterminante sur les régions désignées dans les messages étudiés. Tout comme au début du XXe siècle, les élus donnèrent leurs appuis aux régions les plus fortement densifiées en population. Les politiciens, plus préoccupés par la prise de décisions ayant des effets à court terme, favorisèrent les régions et les solutions aptes à générer les retombées rentables électoralement (16).

13.4 L'OBJET D'INTERVENTION

Le transport ferroviaire conventionnel est toujours, dans le discours, celui qui reçoit le plus l'attention des différents intervenants en étant présent dans 98,1% des messages analysés (Annexe J). Il faut également noter, quoique dans une faible proportion (1,9%), l'attention nouvelle portée aux chemins de fer urbains. Cette sollicitude est d'ailleurs concentrée temporellement à la fin de la décennie 1960. C'est à cette époque que le gouvernement du Québec, confronté aux problèmes d'urbanisation dans la région de Montréal, commença à prendre conscience du rôle que le transport en commun pouvait prendre pour appuyer la réduction de la congestion urbaine engendrée par l'étalement des banlieues.

Les forces sociétales, plus soucieuses de combler des besoins immanents à des objectifs intrinsèques, comme l'expansion de chemins de fer vers des régions au potentiel prometteur qui leur permettraient d'assurer la rentabilité de leurs entreprises, n'ont que peu d'intérêts pour le transport sur rail à vocation urbaine étant économiquement peu rentable.

Les fonctions particulières à ce mode ne correspondaient guère à leurs stratégies de développement territorial (p. ex. la colonisation pour les religieux), tout en n'étant pas une source de profits importants pour les compagnies qui les opèrent. Cette activité étant généralement déficitaire et génératrice d'économies externes (17) distribuées au sein de la société qui surpasse les bénéfices économiques que pourraient en récolter les entrepreneurs privés, il

---

(16) Malgré le fait que le gouvernement du Québec n'investissait plus dans le transport sur rail, les hommes politiques québécois, soucieux de bien paraître dans l'opinion publique, n'hésitaient pas à appuyer des projets de chemins de fer en effectuant notamment du démarchage auprès des autorités fédérales.

(17) Soulignons, parmi les économies externes générées par le transport en commun, la production de services permettant le déplacement, à prix modique, d'une strate de la population peu nantie économiquement (p. ex. étudiants) ou la contribution à la réduction de la pollution.

n'est pas étonnant de constater que dans les trois quarts des cas invoqués, ce sont les agents gouvernementaux qui détiennent le quasi-monopole du discours relatif à ces systèmes.

L'entrepreneur privé n'y voyait plus une source d'enrichissement assez intéressante. Après la Seconde Guerre mondiale, un peu partout en Amérique du Nord, plusieurs se désengagèrent de ce sous-secteur au profit de la propriété publique, au fur et à mesure que la notion de service public se développa à l'égard du transport en commun. Les contraintes imposées par des organismes de contrôle gouvernemental comme la Régie des Transports, dont la mission fondamentale est de prendre le parti des utilisateurs, veillèrent à ce que ces compagnies respectent certaines normes minimales quant aux services dispensés à la population. Ces exigences entamèrent sérieusement la marge de profit de ces entreprises.

Les résultats obtenus sont presque identiques d'une ethnie à une autre à l'égard des différents types de systèmes ferroviaires. Cependant, les francophones ont une plus forte propension à référer au transport ferroviaire urbain en accaparant le discours quant à ce mode (100%). En ce qui concerne le chemin de fer interurbain, il n'y a pas de différence significative entre les deux groupes.

13.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

Le transport ferroviaire demeurait l'enfant chéri des intervenants, sachant que 68,6% estimaient que sa fonction primaire était d'appuyer l'aménagement du territoire et le développement économique régional (Annexe K).

C'est auprès des députés que cette aspiration recueillit le moins d'appuis, soit 45,5%, comparativement à 64,6% pour les fonctionnaires et 77,2% pour les forces sociétales. Dans la plupart des situations étudiées jusqu'à maintenant, il est courant de constater que les membres de la fonction publique ont une opinion marquée par le compromis. Il est manifeste que les propos de l'Administration sont influencés par les forces sociétales et les élus, sachant que son activité découle des demandes issues de ces groupes qui agissent sur sa structure. Dans ce contexte, elle se trouvait à emprunter une position prudente sur les dossiers qui lui étaient soumis par son environnement, pour ne pas indisposer personne, ménageant ainsi la chèvre et le choux.

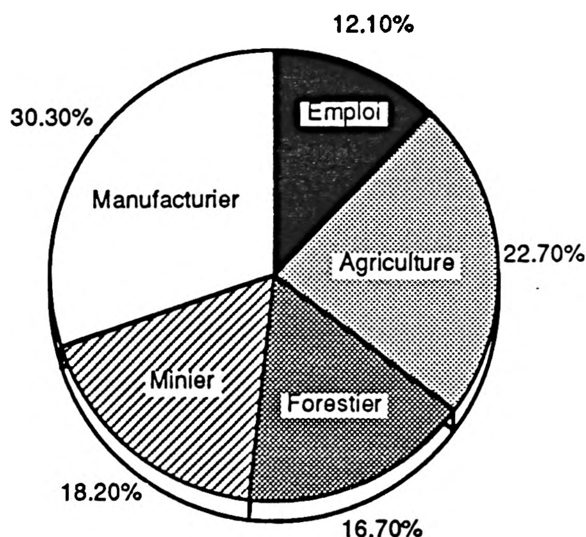
Ventilées, les données révèlent que la colonisation est l'objectif fondamental sur lequel s'appuient les ambitions des agents en matière d'aménagement du territoire. Cette position ne diffère guère des désirs investis au XIXe siècle.

Toutefois, la segmentation des chiffres relatifs aux sous-variables du développement économique régional révèle un phénomène intéressant. Les attentes des promoteurs du rail ont évolué, d'après les mutations économiques auxquelles était soumis l'État québécois depuis quelques années. Maintenant leurs attentes sont intimement liées à des ambitions propres à une société industrialisée. Le rail doit servir avant tout à développer les nouveaux secteurs industriels plutôt que de reproduire la structure économique traditionnelle.

> The fortune of the pionner "colonisation" railway changed almost overnight; from the outset it has been an important mover of valuable freight to and from the mines. (18)

L'agriculture n'est plus au premier plan des aspirations investies (22,7). Elle est définitivement surpassée par l'industrie manufacturière (30,3%), ainsi que par les industries d'extractions minières et forestières (34,8%) qui récoltent la faveur des intervenants (figure 13.6).

Figure 13.6: FACETTES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL, 1921-1970



Ce mouvement vers ces secteurs industriels fut initié par les entreprises privées et les agents gouvernementaux, tandis que la perpétuation de la structure agricole traditionnelle est le produit des institutions contrôlées par les Québécois francophones, comme le clergé catholique, les municipalités et les Chambres de commerce. A cet égard, il existe une forte polarisation entre les intentions des premiers habitants francophones dont les aspirations sont réparties entre

(18) LEGGET, Robert (1987) Railways of Canada. pp. 195-196.

l'ensemble des sous-variables, mais avec une prépondérance pour l'agriculture, et les anglophones qui favorisent uniquement les industries minières et manufacturières. L'élite francophone québécoise perçoit toujours le chemin de fer comme un outil d'intervention géopolitique permettant d'asseoir son idéologie et son pouvoir sur l'État, par la perpétuation de la société traditionnelle, qui est transcendée par l'agriculture.

Quant aux Anglais, leur attitude est dictée par des considérations plus économiques. Dorénavant, ils ne se servent plus du paravent de la colonisation et de l'agriculture pour obtenir des élus québécois ce qu'ils désirent, soit des moyens de transports pour exporter les richesses du territoire vers les marchés nord-américains. Devant l'oreille attentive du gouvernement pour ce type de développement, les anglophones ne cachaient plus leurs intentions réelles sous des couverts de missionnaires-colonisateurs comme aux beaux jours de la colonisation.

Quant aux autres aspirations, les coûts du transport sur rail retiennent davantage l'attention de l'Administration avec 15,8% que des forces sociétales (deux pour cent) et des députés qui n'en font aucunement mention. Plus préoccupés par les facettes techniques, les fonctionnaires s'intéressaient souvent à l'instigation des députés, à l'analyse des avantages que pouvait représenter le rail pour l'économie.

Signe du développement et de l'amélioration des conditions de vie au Québec qui se traduit notamment par la réduction des heures de travail au bénéfice du temps de loisirs, la vocation récréo-touristique du rail connaît une certaine popularité. Elle s'accaparait 5,7% des propos, ce qui est un des faits saillants de cette seconde phase.

Par ailleurs, le chemin de fer est perçu comme un moyen pouvant favoriser le déplacement d'une manière plus efficace des marchandises (5,7%) et des personnes (3,8%).

Finalement, tant chez les forces sociétales que gouvernementales, le rail est considéré, quoique dans une faible proportion (3,3%), comme un instrument devant alimenter le nationalisme économique. Quoique moins soumis aux querelles partisanes, les chemins de fer ne suscitent plus comme auparavant des controverses alimentées par l'esprit électoraliste des politiciens. Ces changements sont illustrés par les données obtenues. En effet, seulement deux pour cent des discours font référence à cette variable, ce qui démontre que le transport ferroviaire n'est plus le centre d'intérêt des délibérations politiques comme au XIXe siècle.

13.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

En adjonction avec le désengagement du gouvernement québécois dans ce secteur, les résultats recueillis sont en conformité avec le rôle que s'était octroyé les pouvoirs publiques dans la gestion des affaires économiques.

De l'ensemble des intervenants, 52,8% ne mentionnaient aucun moyen par lequel le gouvernement pourrait intervenir dans le secteur ferroviaire, ce qui constitue un renversement important par rapport à la période 1867-1920, alors que ce taux se situait à 12,8%. Cette proportion atteint 66,7% pour les élus du peuple et pour l'Administration (Annexe L).

Les députés n'avaient plus la motivation de consacrer de nouveaux crédits, préférant que le gouvernement prolonge son purgatoire en raison de ses excès antérieurs dans ce secteur. Toutefois, ces agents ne s'opposaient pas (75%) à ce que le gouvernement s'implique par la production d'extrants qui nécessitait des mises de fonds minimes, telles l'aide technique ou des mesures visant à mieux réglementer le transport ferroviaire.

Devant l'indifférence du gouvernement québécois à investir dans les chemins de fer, il n'est pas étonnant de constater que, de part et d'autre, le démarchage auprès du gouvernement fédéral est devenu un moyen populaire (13,6%) qui s'ajoute à la panoplie des tactiques envisagées pour obtenir des fonds publics. C'est vers le gouvernement canadien, gardien des principaux leviers d'intervention en cette matière, que se détournèrent une partie des agents québécois.

Créé en 1968, le Parti québécois qui propose à l'électorat l'indépendance politique et une association économique avec le Canada, comme alternative, afin d'assurer la survie et le développement du Québec, révolutionnait tout ce qui avait été promis jusqu'à ce jour par les formations politiques traditionnelles. Dans son programme *La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque* (19), il s'engageait, lorsque le Québec aura acquis sa souveraineté, à prendre une participation directe dans ce secteur:

> [...] du côté des chemins de fer, [...] il faut prévoir les fusions et regroupements susceptibles d'assurer dans ce secteur à la fois le maximum de rentabilité et une propriété publique à tout le moins majoritaire. (20)

---

(19) PARTI QUÉBÉCOIS (1970) La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque.

(20) Ibid., p. 40.

Les forces sociétales toujours avides de dollars pour soutenir leurs activités furent celles qui appuyèrent avec le plus de force la continuation de l'aide financière au transport ferroviaire conventionnel (64,9%). Alors que les programmes politiques évacuaient presque tous cette formule, les autres agents, tels les groupes religieux catholiques (100%), les Chambres de commerce (75%), les autres associations (75%), les entreprises privées (73,3%) et les municipalités (33,3%), étaient de fervents supporters de cette assistance. Nonobstant, la fin des subventions elles continuaient à réclamer ce support du gouvernement qui devait leur permettre de mener à terme leur projet.

Encore une fois dans toutes les catégories où ils sont présents, les anglophones (66,7%) sont plus susceptibles d'appuyer une aide financière aux entrepreneurs ferroviaires, que les francophones (46,8%). Les raisons déjà invoquées (p. ex. relation étroite de cette communauté avec le monde des affaires) sont applicables pour expliquer cet écart d'attitude.

13.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

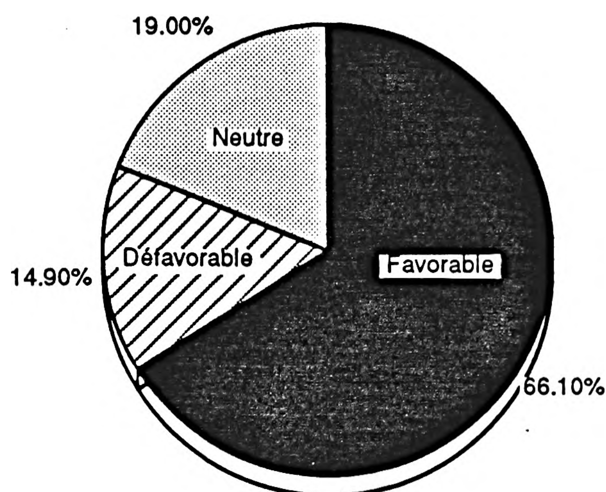
Dans son ensemble la politique recueillait la faveur des différents intervenants (66,1%); néanmoins, ce chiffre est inférieur à l'intensité relevée durant son âge d'or (Annexe M et figure 13.7). L'écart constaté (10,9%) peut-être considéré comme raisonnable, surtout si l'on se rappelle qu'au cours du XXe siècle l'importance de la construction ferroviaire, pour assurer l'essor économique du Québec, n'est plus ce qu'il était au XIXe siècle. Ce résultat peut même paraître surprenant sachant que, durant la présente phase, l'activité québécoise dans ce secteur est réduite à sa plus simple expression. Toutefois, il est le reflet de l'attachement que les forces continuaient à porter envers le gouvernement du Québec, un des agents ayant contribué puissamment au développement ferroviaire du pays.

En conformité avec la tendance déjà observée, les forces gouvernementales sont toujours plus réticentes (55,4% de favorable) que les agents sociétaux à appuyer la politique (78,6%). De plus, ces derniers ont un message qui transcende beaucoup moins d'indifférence (7,1%), que du côté gouvernemental, qui générait un discours neutre (29,2%) et sans conviction.

Ce phénomène est d'ailleurs perceptible, tant chez les députés que chez les fonctionnaires où les communications analysées font davantage référence à des activités et des extrants secondaires, sans impacts majeurs sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional

(p. ex. la suppression des passages à niveau). N'ayant plus le feu sacré pour l'aventure ferroviaire, le dynamisme d'antan s'est dissipé.

Figure 13.7: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1921-1970



Lorsque ces données sont partagées, il devient évident que cette tendance prend ses origines parmi la députation qui, dans une proportion de 72,2%, tient des propos neutres, contre 27,8% qui y est favorable. Dans la fonction publique, le message qui émerge était très positif avec 70,5%, contre 15,9% défavorable. Cette proportion est largement imputable au projet de chemin de fer entre Mont-Laurier et Amos qui reçut l'appui de la plupart des ministères conviés au dossier. Tout en estimant qu'il serait bénéfique pour l'essor de cette région, aucun ne recommanda l'injection de fonds publics pour sa concrétisation.

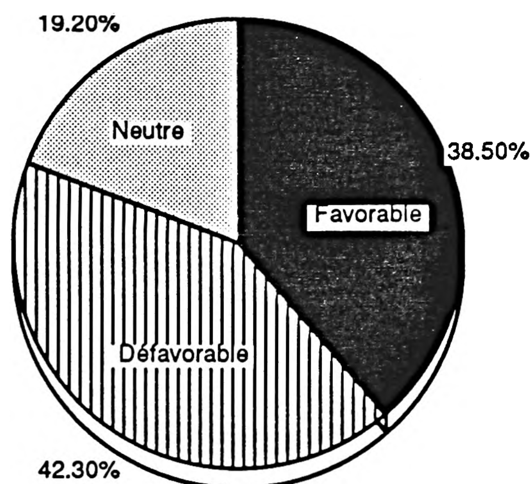
Finalement, tandis que les francophones appuyaient la politique ferroviaire dans un rapport de 65%, les anglophones ont une attitude similaire avec une amplitude supérieure avec 72,2%. Cet écart est essentiellement imputable à la sur-représentation de la minorité dans le secteur des affaires (toujours très favorable à la politique) et à son absence au sein de l'Administration.

Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

Tout comme dans le chapitre antérieur, une part importante des agents n'émet aucune opinion (78,3%) permettant de jauger leur pensée à l'égard de l'action du gouvernement fédéral dans le

secteur ferroviaire (Annexe N et figure 13.8). Dans une proportion contiguë, les forces sociétales et gouvernementales ont exprimé une attitude positive (38,5%) et négative (42,3%) à l'égard du gouvernement canadien, tandis que 19,2% ont une position neutraliste.

Figure 13.8: DIRECTION DES PROPOS FACE A L'INTERVENTION FÉDÉRALE, 1921-1970



Pour des motifs analogues à ceux déjà invoqués, mais également en raison des revendications et de l'insatisfaction grandissante exprimée par les députés siégeant à l'Assemblée législative quant au partage des pouvoirs au sein de la Fédération, ils n'hésitaient pas à aborder cette question. Cette tendance fut beaucoup plus rarissime pour les intervenants sociétaux (12,5%), plus soucieux de retirer des dividendes économiques que politiques de leur intervention. La plupart, à l'exception d'une entreprise et du programme électoral de l'Union nationale pour le scrutin général de juin 1966, ne s'oppose au fédéral dans son discours.

L'Union nationale dénonce la faible densité des chemins de fer desservant les régions périphériques. Cependant, comme ses prédécesseurs, il ne proposait pas d'alternative au déficit en infrastructure ferroviaire, sinon que de promettre des investissements massifs pour la construction routière [21]. Ces propos tenaient plus de l'opportunisme en vue de conquérir le pouvoir, car ils n'étaient jamais accompagnés de solutions concrètes et constructives pour régler le problème ferroviaire québécois.

---

(21) ROY, Jean-Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II. p. 409.

Les deux formations politiques, qui étaient présentes au Parlement, ne tergiversaient pas pour dire que le fédéralisme n'avait pas été rentable pour le Québec dans ce secteur. Toutefois, le Parti libéral a une attitude plus conciliante (défavorable dans 60% des cas) que l'Union nationale qui dénonçait continuellement les agissements du gouvernement central [(22)]. Le Discours du budget fut l'occasion à maintes reprises pour le gouvernement Duplessis de dénoncer l'inaction fédérale au Québec. Celui de 1953, présenté par le trésorier Onésime Gagnon n'échappait pas à cet archétype:

> Le peuple de Québec sait-il que notre province qui est la plus vieille de la Confédération canadienne est celle qui est la plus pauvrement desservie par les compagnies ferroviaires.
>
> [...] L'insuffisance de nos moyens de transport rendait impossible un développement industriel d'envergure. Nos richesses seraient demeurées inexploitées; nous serions demeurés pauvres dans une province riche. C'est pourquoi le Chef de l'Union nationale prit des mesures énergiques pour doter notre province d'un réseau routier moderne. Ainsi, durant de nombreuses années, la population de la région de Chicoutimi et du Lac Saint-Jean a fait entendre des plaintes sur le service de chemin de fer Québec-Chicoutimi. Il fallait dix heures pour franchir la distance entre ces deux villes. Aujourd'hui, grâce à un boulevard moderne, le trajet est réduit à trois heures. Depuis de nombreuses années, la population de la Gaspésie réclame l'amélioration du chemin de fer qui sépare Matapédia et Gaspé et demande en même temps la construction d'une voie ferrée entre Matane et Gaspé. Le chemin de fer n'a pas été amélioré; la voie demandée n'a pas été construite, mais le gouvernement de l'Union nationale poursuit actuellement la reconstruction complète de la route de ceinture de la Gaspésie. [(23)]

Chevalier de l'autonomie provinciale, Maurice Duplessis ne proposait néanmoins aucune alternative pouvant enrayer ces injustices. Cette attitude est d'ailleurs perceptible dans la plupart de ses *assauts* contre le système fédéral qui ne sont qu'un flot de dénonciations ne débouchant que très rarement sur des actions concrètes. Ses attaques contre l'injustice des chemins de fer, pratiquée par l'autorité centrale, tablait avant tout sur une stratégie électoraliste. Ceci lui permettait de valoriser et de justifier sa politique de construction routière, seul salut devant assurer à l'État québécois une croissance comparable à l'Ontario.

Au sein de la fonction publique, 77,3% des messages ne transcendent aucune opinion. Ce résultat constitue un changement important par rapport à la période précédente.

---

(22) Quant à l'attitude libérale, elle peut se comprendre. Le Parti libéral du Canada forma le gouvernement central presque sans interruption entre 1921 et 1970, à l'exception de trois intermèdes conservateurs. Des critiques trop virulentes de la part des élus québécois auraient pu nuire aux intérêts du parti frère.

(23) QUÉBEC. Département du Trésor (1953) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. pp. 11-12.

L'Administration qui est impliquée dans la gestion et le suivi de dossiers, dont les implications sont généralement plus techniques que politiques, produit des messages qui étaient favorables dans 50% des cas. Ce résultat permet de penser que lorsque le gouvernement central acquiesçait aux demandes du Québec, notamment par la ratification d'ententes canado-québécoises (p. ex. le programme pour assurer le transport des colons), l'appréciation à son endroit augmentait. Alors qu'à l'Assemblée législative l'inaction fédérale est dénoncée avec véhémence, au palier administratif les effets positifs des accords intergouvernementaux sont récoltés, ce qui laissait peu de place à l'insatisfaction dans ce milieu.

L'origine ethnique influença les résultats globaux. Les anglophones s'identifiant davantage au gouvernement du Canada comme véritable représentant de ses intérêts, leur opinion est beaucoup plus favorable (100%) à son égard que chez les francophones. Ceux-ci jugeant d'un mauvais oeil ses réalisations (44%), ils dénonçaient avec énergie les déficiences de l'activité ferroviaire canadienne à l'intérieur du territoire québécois. Cette situation conduisit au renouveau de la politique ferroviaire québécoise au début des années 1970.

CHAPITRE XIV

MATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDIFFÉRENCE QUÉBÉCOISE 1921-1970: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL

14.1 STRUCTURE ET PROCESSUS DÉCISIONNEL

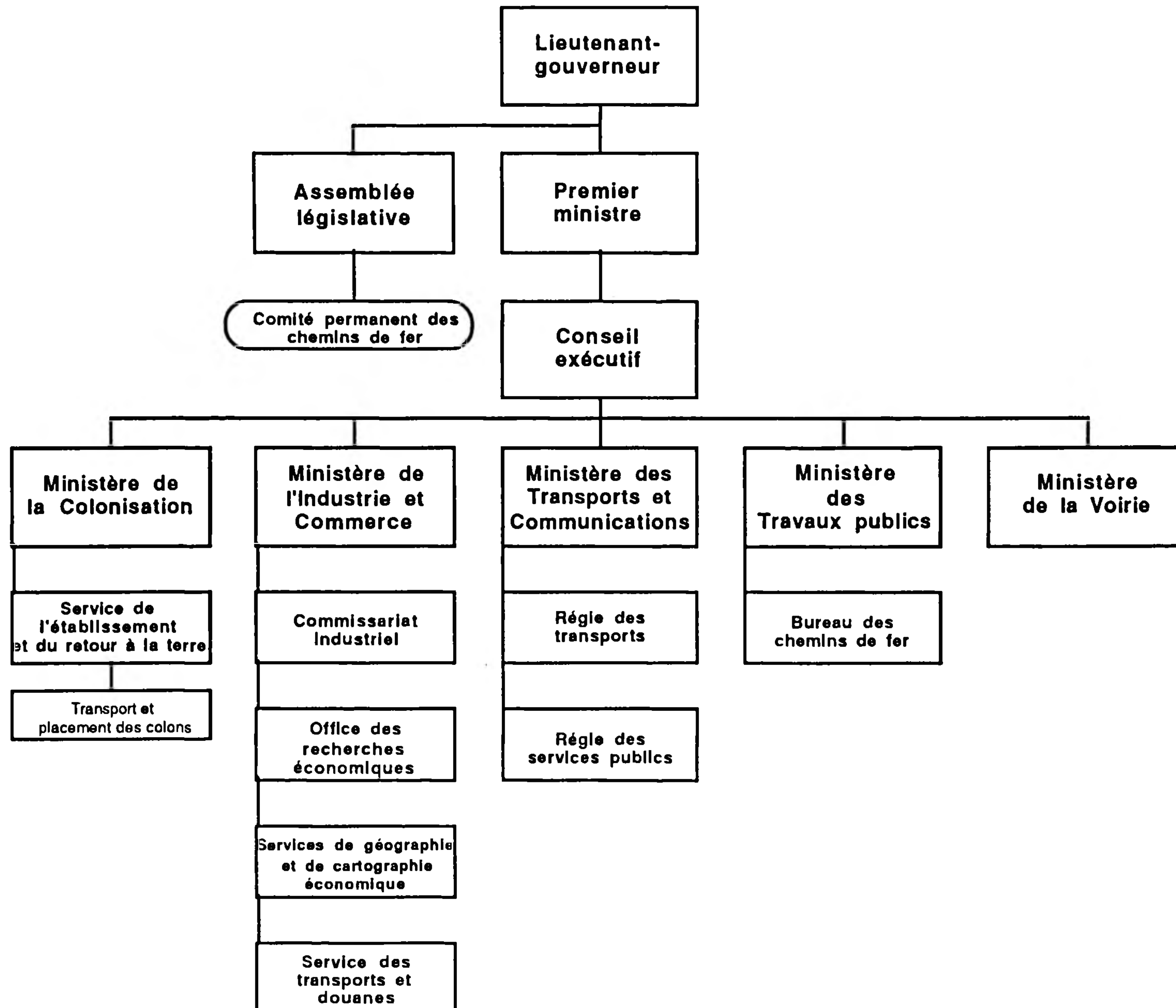
Durant cette seconde phase, la place du transport sur rail au sein de l'appareil gouvernemental se confina à l'encadrement administratif et technique dévolu par la législation ferroviaire. Aucune de ces règles n'avait eu pour corollaire de modifier fondamentalement l'aménagement du territoire et d'agir directement sur le développement économique régional. Elles s'inséraient plutôt dans un processus de gestion visant au contrôle technique des activités des entreprises de chemins de fer ou de tramways.

Durant la période 1921-1970, mais plus particulièrement dans la décennie 1960, dans le mouvement de modernisation et de réorganisation du gouvernement québécois, des ministères ou organismes n'ayant pas une délégation légale d'autorité dans le secteur ferroviaire s'impliquèrent, quoique de manière humble, dans certains dossiers (figure 14.1).

Les ministères des Affaires intergouvernementales (relations avec le gouvernement fédéral en matière de transport sur rail), des Affaires municipales (transport urbain) et le Bureau d'aménagement de l'est du Québec, de même que son héritier, l'Office de planification et de développement du Québec (traversier-rail Matane-Baie-Comeau), s'intéressent à ce secteur.

Tout comme dans la section précédente, cette analyse portera uniquement sur les ministères et organismes ayant reçu une délégation d'autorité pour gérer un programme ferroviaire.

Figure 14.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



Commission d'enquête

Comité d'enquête relative à la question des tramways de Montréal

Ce comité qui détient des pouvoirs d'investigation étendus a été institué le 20 mai 1937 par la *Loi relative au règlement de la question des tramways de Montréal* (1), en vue d'étudier les problèmes du transport en commun auxquels était confrontée la ville de Montréal.

Le mandat des membres du Comité lui permettait d'examiner en profondeur la structure administrative de la Compagnie des tramways de Montréal, le climat des relations de travail ainsi que "toutes choses et affaires se rapportant à l'amélioration des moyens de transport public de Montréal" (2). C'était la réponse du gouvernement unioniste pour s'enquérir des doléances de la population quant aux services inadéquats et aux problèmes engendrés par la circulation des tramways sur l'île de Montréal (p. ex. pollution sonore, bris de la chaussée, embouteillages.) (3).

Le Comité, présidé par Emery Beaulieu, a tenu dans la ville de Montréal six séances publiques au cours des mois de mai et juillet 1939 pour recueillir l'opinion des citoyens et faire comparaître les principaux intéressés par ces questions (p. ex. le président de la Compagnie de tramways) (4). Toutefois, pour des motifs ignorés, il ne termina jamais ses activités qui s'achevèrent abruptement en mars 1943, par la suspension indéterminée de ses travaux, laissant au bon soin du Procureur général de décider de son avenir (5).

Le seul document officiel produit par le Comité fut un rapport préliminaire sans intérêts, publié en avril 1941, qui s'attardait surtout à l'analyse des coûts de transports.

---

(1) Loi relative au règlement de la question des tramways de Montréal. S.Q. 1937, c. 104.

(2) Ibid., article 4.

(3) ANQ, Fonds des Commissions d'enquête et Comités d'étude, E26-43, Transcription des audiences tenues par le Comité, 1939-1943.

(4) Interrogé par les membres du Comité sur la possibilité d'implanter un métro sur la ville insulaire, le président de la Compagnie de tramway, R-N. Watt, déclara que la population de Montréal n'était pas assez grande pour la mise en service d'un tel système dont il estimait les coûts de construction à 3 729 024$ par kilomètre. ANQ, Ibid., Rapport du Comité, p. 3.

(5) ANQ, Ibid., Lettre du Comité.

En juin 1951, l'ensemble des activités de la compagnie fut transféré à un organisme municipal, la Commission de transport de Montréal (6). Dès ses premières années d'existence, ses énergies furent consacrées à rénover un réseau négligé par l'entreprise privée. La Commission, dans le dessein de désencombrer les artères de la métropole, suivit un mouvement déjà amorcé dans les grandes villes nord-américaines. Les tramways furent définitivement éliminés des rues de Montréal le 30 août 1959, au profit des autobus qui présentaient des caractéristiques mieux adaptées aux réalités de la vie urbaine contemporaine (7).

L'Assemblée législative

Le Comité permanent des chemins de fer et autres moyens de communications

Le 26 février 1969, ce Comité fut aboli par le Parlement du Québec après plusieurs décennies de loyaux services en faveur du transport sur rail. L'ensemble de ses compétences et responsabilités fut transféré à la nouvelle Commission permanente des transports et des communications de l'Assemblée nationale à l'occasion de la réorganisation de certains éléments de la structure parlementaire québécoise.

La baisse dramatique du nombre des activités de transport sur rail sous juridiction québécoise ne justifiait plus l'existence du Comité, ce qui amena les élus à intégrer leurs activités au sein d'un organisme ayant compétence sur l'ensemble des systèmes de transports.

Le ministère de la Voirie

Dans le cadre de la politique de construction routière développée au début du XXe siècle, qui visait à suppléer à la fin des programmes d'aide financière à l'établissement de voies ferrées, le *département* était chargé de superviser la construction et l'entretien des routes depuis sa création en 1912.

---

(6) COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1984) Le transport urbain à Montréal 1861-1961. pp. 12-13.

(7) Certaines autorités municipales étatsuniennes ont déja reconnu que ce mouvement avait été accéléré artificiellement par le fabricant d'autobus General Motors, qui acquéra aux États-Unis, durant les années 1950, plusieurs compagnies de transport en commun afin de précipiter l'élimination des tramways au profit d'autobus urbains produits par la multinationale.

L'oeuvre du ministère se limita dans le secteur ferroviaire à des interventions ponctuelles, sans séquelle majeure sur l'aménagement du territoire. Son action, qui visait à supprimer des passages à niveau jugés trop dangereux pour la population, était guidée suivant les besoins suscités par l'augmentation du trafic routier et de l'urbanisation rapide d'espaces jadis considérés comme ruraux.

C'est à partir de juillet 1929 que le ministère de la Voirie se vit conférer par l'Assemblée législative, qui adopta la *Loi relative aux passages à niveau* (8), les pouvoirs de faire exécuter les travaux nécessaires à cet effet. Il est à signaler que cette mesure découle d'une entente canado-québécoise sur la suppression des passages à niveau auxquels le *département* se vit confier la gestion du programme.

Le ministère de la Colonisation

En mai 1935, le volet colonisation du ministère de la Colonisation, Chasse et Pêcheries, acquiert son autonomie afin de mieux intervenir pour subjuguer les effets négatifs de la crise économique de 1929. Les nouveaux pouvoirs que lui conféraient la législation et les plans de colonisation, dont ceux qui découlèrent d'ententes canado-québécoises (9), justifiaient cette réorganisation tant réclamée par les forces sociétales ayant à coeur le mouvement de retour à la terre.

Dans le dessein de coordonner et d'encourager la mobilité des colons québécois vers les terres nouvelles, le ministère créa au sein du Service de l'établissement et du retour à la terre, une

---

(8) Loi relative aux passages à niveau. S.Q. 1929, c.8.

(9) Trois programmes devant favoriser le retour à la terre sont instaurés entre 1932 et 1937. Le premier, connu sous le nom de plan Gordon, (nommé ainsi en l'honneur du ministre qui le créa) fut institué par le gouvernement fédéral, avec la participation des États partenaires. Quelques semaines plus tard, ce geste fut bonifié par le gouvernement du Québec, qui mis sur pied le plan Vautrin, lequel fut suivit en 1937 par la ratification d'une entente canado-québécoise qui mena au plan Roger-Auger.

Ces mesures sont innovatrices car, pour la première fois, les gouvernements démontraient leur volonté d'agir comme acteur central dans la coordination et la planification de la colonisation de l'État québécois. Les coûts du plan Roger-Auger ont été répartis entre le gouvernement fédéral (1/3) et le gouvernement du Québec, ainsi que les municipalités intéressées (2/3). Par ailleurs, les frais d'administration incombaient au Québec.

section appelée: Transport et placement des colons, dont le mandat était d'assurer l'application des dispositions du plan Roger-Auger ratifié en décembre 1936 (10).

Le ministère des Travaux publics

Le Bureau des chemins de fer, créé en 1886, conserva le statut d'unité administrative au sein du ministère jusqu'en 1929. Dans son rapport annuel pour l'année financière 1928-1929, il n'est plus fait mention de cette division dont l'ensemble des responsabilités a été conféré au sous-ministre des Travaux publics qui agit comme directeur du Bureau. Durant cette période les activités ferroviaires furent supervisées successivement par trois sous-ministres: Louis Vallée, jusqu'en 1957, C-R. Laberge (1957-1960) et Hervé Gauvin (1960-1964).

Le poste de Directeur des chemins de fer fut définitivement aboli en 1964, suite à l'adoption de la *Loi abrogeant la Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer* (11).

La *Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer* (12), adoptée en 1925, exigeait le dépôt par les compagnies ferroviaires au ministère des Travaux publics d'un rapport annuel sur leurs activités, quant au trafic, aux frais d'exploitation et aux profits nets réalisés (13). Cette exigence légale motivait, à elle seule, le maintien de ce poste au sein du *département*, lequel fut rendu obsolète par les dispositions de la loi de 1964.

Suivant les dispositions de la *Loi des chemins de fer* (14), les Travaux publics conservèrent deux responsabilités administratives quant au transport sur rail, et ce, jusqu'au début des années 1970. Les compagnies de chemins de fer, qu'elles soient sous juridiction québécoise ou canadienne, devaient continuer de lui transmettre un rapport annuel de leurs activités aux fins de compilations statistiques. Ces données permettaient au gouvernement de mieux apprécier l'activité ferroviaire à l'intérieur de ses frontières, d'autant plus qu'il était difficile d'acquérir ces

---

(10) McLeod Rogers, ministre fédéral du Travail et Henry Lemaître-Auger, ministre de la Colonisation.

(11) Loi abrogeant la Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer. S.Q. 1964, c.26.

(12) Loi du remboursement des subsides par les chemins de fer. S.Q. 1925, c.31.

(13) Ibid., article 4.

(14) Loi des chemins de fer. S.R.Q. 1964, c.290.

informations des autorités fédérales qui, dans le dessein de préserver la confidentialité des données, hésitaient à les transmettre.

Par ailleurs, chacune de ces entreprises devait déposer les plans, cartes et arpentages de leurs infrastructures. Ces renseignements précieux offraient au gouvernement une meilleure vue d'ensemble de ces équipements en relation avec la configuration et l'aménagement du territoire québécois.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce

Créé en 1935, sous le nom de département des Affaires municipales, Industrie et Commerce, son rôle est minime dans le secteur ferroviaire: toutefois, il mérite d'être souligné. Ses extrants sont en conformité avec la fonction et les moyens que le gouvernement Duplessis se donnait pour assurer l'essor économique du Québec. Il prenait la forme d'une assistance au capital privé dans la réalisation de ses projets industriels, comme le justifie cet extrait d'un document ministériel:

> Il n'appartient pas au ministère de l'Industrie et du Commerce d'édifier des usines, de bâtir des magasins ou de se substituer aux hommes d'affaires. Sa tâche consiste à conseiller, stimuler, promouvoir, à accumuler des renseignements, à les diffuser, en un mot à rendre des services. (15)

Par l'entremise du Commissariat industriel, de l'Office des recherches économiques, ainsi que des Services de géographie économique et de la cartographie économique, il compilait plusieurs informations sur le réseau ferroviaire québécois qui étaient utilisées par les investisseurs, afin de localiser leurs activités (16). Parmi ces travaux de nature géo-économique (17), l'inventaire descriptif des voies ferrées pour chaque comté, avait droit de cité. Ces données prenaient la

---

(15) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Le ministère de l'Industrie et du Commerce: Son rôle. Son activité. pp. 1-2.

(16) Dans le cadre de la thèse, cette activité n'est pas considérée, comme étant un programme ferroviaire, car ses extrants ne sont pas centrés uniquement sur la compilation de données relatives aux chemins de fer.

(17) C'est l'économiste Esdras Minville qui avait initié la réalisation de ces inventaires sur les ressources du milieu. Ils offraient un profil descriptif très complet du territoire, ainsi que des ressources humaines et naturelles du Québec. Ces informations devaient aider le gouvernement à maximiser sa connaissance de l'État québécois, afin d'entériner des décisions plus judicieuses quant à l'orientation de sa politique économique.

forme de cartes et de monographies régionales qui décrivaient les endroits desservis par le rail, le trafic, de même que les types de services qu'offraient les entreprises de chemins de fer.

Par le recours de ces recherches d'informations géographiques, le gouvernement voulait apprivoiser les industriels étrangers, en effectuant à leur place un travail de recherche important qui mettait en valeur les avantages du territoire, en vue d'attirer leurs capitaux en terre québécoise.

> [Le ministère] fournit [aux entreprises] tous les RENSEIGNEMENTS SUSCEPTIBLES DE HATER LA RÉALISATION DE LEURS PROJETS: [...] la facilité de nos moyens de transport [...] disons pour résumer, que ces renseignements portent sur les facteurs [qui ont] une incidence heureuse ou malheureuse sur la vie de l'entreprise dont on projette l'établissement. (18)

Par cette initiative, le gouvernement unioniste avait réussi à mettre la géographie au service des intérêts économiques des capitalistes et politiques des gouvernants. Le principal de ces travaux fut réalisé sous le règne du premier ministre Duplessis, alors qu'au cours des années 1960 cette *oeuvre* fut progressivement diluée.

A ces unités administratives, s'ajoutait le Service des transports et douanes, dont le mandat était de fournir, à toute personne ou entreprise intéressée, des renseignements sur les modes et les taux de transport (notamment ferroviaires) exigés par les transporteurs opérant au Québec. Par ailleurs, un autre des rôles du Service était de "contrôler, avant paiement, les taux chargés au Gouvernement pour le transport des marchandises par chemin de fer [...] (19).

Le ministère des Transports et Communications

Au début des années 1950, le gouvernement de Maurice Duplessis mit sur pied le *département* des Transports et Communications. Toutefois, la création du ministère était plus une mesure en vue de combler les attentes politiques exprimées par les transporteurs routiers québécois qui s'estimaient délaissés par le gouvernement (20), qu'en réaction à l'importance grandissante occupée par les transports dans la vie quotidienne de la nation.

---

(18) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Op.cit., pp. 13-14.

(19) Ibid., p. 51.

(20) GOW, James (1986) Op.cit., p. 217.

Entré en fonction le 30 juin 1954, cet organisme est devenu en 1969 le ministère des Transports, en raison de la création d'un portefeuille indépendant des Communications. C'est à ce ministère que revient depuis l'encadrement des activités ferroviaires du gouvernement du Québec. A ses origines, ses pouvoirs et responsabilités sont minimes, tandis que son influence sur l'État québécois est insignifiant. C'était avant tout un organisme voué à la surveillance des activités des transporteurs et au soutien technique afférent à ce domaine, plutôt qu'un producteur ou un gestionnaire d'équipements d'État (p. ex. routes).

Dans l'esprit de la Révolution tranquille, le ministère vit son rôle s'accroître, ce qui se vérifie notamment par l'augmentation de ses ressources humaines. Lors de sa création, il ne comptait que 112 fonctionnaires, en 1960 ce nombre se situait à 873 suite au transfert du Bureau des véhicules automobiles sous sa responsabilité. En 1970, le ministère des Transports avait une liste de paie de 1 340 employés, imputable à l'addition de nouvelles directions et de services (p. ex. le Service aérien) (21).

Les mutations du ministère durant les années 1960, constituaient le creuset ayant préparé la réorganisation majeure qui est survenue au commencement de la décennie suivante. Durant toute cette période, les questions ferroviaires ne constituent guère une priorité du ministère par rapport au transport routier, qui est son centre d'intérêt. Le transport sur rail ne retient pas son attention, ses activités se bornant à une intervention administrative par l'entremise de la Régie des Transports, laquelle reposait sur les pouvoirs octroyés par la loi constitutive du ministère en matière de contrôle et de surveillance des activités des chemins de fer:

> [...] la surveillance et le contrôle, dans les limites de la juridiction de la province, des entreprises.
>
> a) de transport de voyageurs ou de marchandises par chemin de fer, tramway [...]. (22)

Durant cette période, de façon officielle, le ministère des Transports n'encadre pas, n'étudie pas ou ne réalise pas de travaux d'analyse ou de planification dans le secteur ferroviaire. D'ailleurs, il ne disposait pas d'un mandat pour agir en ce sens, alors que ses structures et ses ressources humaines pour accomplir cette mission n'auraient pu combler ses aspirations en ce sens.

---

(21) DESJARDINS, Jean (1972) Le ministère des Transports et Communications 1952-1969. p. 24.

(22) Loi constituant le département des transports et communications. S.Q. 1952, c.16.

De la Commission des services publics à la Régie des transports

Les pouvoirs de réglementation sur les activités des chemins de fer et des tramways sont ballotés au gré des réorganisations. Cela eut pour effet de segmenter, en plusieurs tribunaux administratifs, les compétences dévolues à la Commission des services d'utilité publique ou ajoutées au fil des ans par l'Assemblée législative.

En juin 1940, la Commission des services publics devient la Régie des services publics et continue à exercer ses compétences dans ce secteur (23). En 1945, elle transmet le flambeau à la Régie provinciale des transports et des communications (24). En 1949, la Régie des services publics reconquiert ses pouvoirs sur le transport ferroviaire, laissant à la Régie des Transports (25), créée en 1950, le contrôle sur les tramways.

Ce n'est qu'en 1969 que tous les pouvoirs ferroviaires de la Régie des services publics furent transférés à la Régie des transports, en raison de la segmentation du ministère des Transports et Communications qui mena à la création de deux unités ministérielles autonomes. La Régie des services publics étant désormais rattachée au nouveau ministère des Communications et le domaine des transports ne relevant plus de sa compétence, l'ensemble des pouvoirs sur les chemins de fer et les tramways fut aliéné à la Régie des Transports ou au ministre des Transports. Toutefois, la Régie des services publics sauvegarda certains pouvoirs de la *Loi sur les chemins de fer* (Section XIV) sur l'évaluation des terrains susceptibles d'être expropriés.

Nonobstant ces modifications structurelles, la philosophie sous-jacente à la réglementation et au fonctionnement de ces organismes demeura sensiblement identique tout au long de cette époque.

14.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

L'indifférence des gouvernants, tant unionistes que libéraux à l'encontre des chemins de fer, trouve son explication par le fait qu'ils estimaient que les grandes lignes directrices contenant cette politique, qui jadis fut fort coûteuse pour le trésor public, leur échappait en raison du rôle prépondérant désormais détenu par le pouvoir canadien. Les gouvernements qui se succédèrent à

---

(23) Loi instituant la Régie des services publics. S.Q. 1940, c.11.

(24) Loi rétablissant la Régie provinciale des transports et communications et la Régie provinciale de l'électricité. S.Q. 1945, c.21.

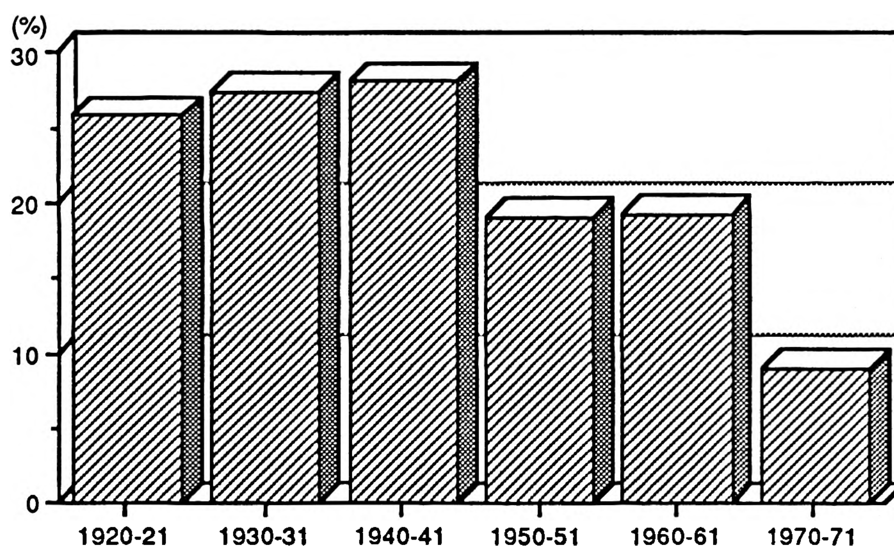
(25) Loi de la Régie des transports. S.Q. 1949, c.21.

Québec, contrairement à ce qui se produisit en Colombie-Britannique et en Ontario, évacuèrent toute volonté de transformer le territoire par le biais du rail.

Ayant perdu une part importante du contrôle juridictionnel des entreprises qu'il avait jadis subventionnées et ne voulant plus s'engager dans la construction et l'exploitation ferroviaire, le gouvernement se tourna vers l'établissement de routes. Tandis qu'à la fin de la décennie 1930, plusieurs pressions s'exerçèrent pour qu'il appuie la prolongation vers l'Abitibi du tronçon ferroviaire Montréal-Mont-Laurier, le ministère de la Voirie répondit à cette demande en construisant un axe routier reliant ces sites à Amos.

A partir des années 1920, l'augmentation de la circulation automobile favorisa la construction de routes qui accapara une part importante des dépenses totales du gouvernement (figure 14.2). Cette alternative s'avérait beaucoup moins coûteuse pour le trésor public que la construction de voies ferrées. Tandis qu'il en coûtait en moyenne 37 284$ pour chaque kilomètre de route ajouté au réseau durant la décennie 1950 (26), les chemins de fer établis à cette même époque amenèrent leurs propriétaires à dépenser entre 163 399$ et 221 640$ par kilomètre de rail, ce qui représente un écart de coût moyen de 389% entre les deux modes.

Figure 14.2: PART DES DÉPENSES ROUTIERES DANS LE BUDGET, 1920-1971



Source: Comptes publics. -Cité dans: GOW, James (1986) Op.cit., pp. 29 et 219.

---

(26) QUÉBEC. Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels (1956) Rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels: Volume III, Tome 1. p. 351.

Sous le règne duplessiste, les routes devinrent un symbole de progrès ainsi qu'un outil de patronage, constituant une alternative bon marché au chemin de fer. De plus, le gouvernement disposait d'une autonomie complète pour déterminer la configuration de ces voies, contrairement au secteur ferroviaire. Cela lui permit de modeler le réseau routier d'après ses ambitions, c.-à-d. favoriser une meilleure intégration géo-économique du Québec vers son marché économique naturel, les États-Unis:

> [...] le transport ferroviaire est surtout orienté pour desservir le marché canadien d'ouest en est. Le transport routier est plus près des rapports commerciaux de l'espace régional québécois qui sont en large partie tournés vers les États-Unis. Sous la direction du gouvernement Duplessis, les travaux routiers sur des voies en direction des territoires limitrophes suivent fidèlement l'approfondissement de l'intégration continentale. (27)

A l'exception de l'aide financière devant appuyer la construction de voies ferrées, les sous-objectifs de la politique qui avaient été énoncés au XIXe siècle sont poursuivis dans leur ensemble. Deux nouveaux programmes ferroviaires sont créés avec l'intention d'appliquer certains buts de la politique en matière de sécurité ferroviaire du grand public et pour aider, quoique d'une manière indirecte, à l'oeuvre de la colonisation pour occuper les travailleurs victimes du krach.

Néanmoins, le principe de non-intervention dans les affaires relevant de l'entreprise privée, qui avait marqué la politique ferroviaire au cours de la période précédente, est appliqué dans toute sa rigueur. Cette politique connut ses heures de gloire sous le régime de Maurice Duplessis qui se fait le protecteur de cet esprit. Le Discours du budget de 1948 transcendait clairement cette volonté:

> La politique financière du gouvernement de l'Union nationale est avant tout une politique d'équilibre et de stabilité. [...] Soucieux d'éviter de se substituer à l'initiative privée, soit dans le domaine agricole, soit dans le domaine industriel, soit dans le domaine ouvrier, il cherche par ses lois, à bien servir les intérêts supérieurs des diverses classes de la société, non pas en usurpant une place qui n'est pas la sienne, mais en apportant son appui et sa coopération à ceux qui en ont besoin. (28)

Il est aisé de comprendre les motifs pour lesquels le Premier ministre n'était guère empressé d'engager son administration dans la construction ferroviaire, pourtant si essentielle, afin d'engager l'exploitation des régions minières du nord. Ses motivations étaient avant tout d'ordre

---

(27) BOISMENU, Gérard (1981) Le Duplessisme: Politique économique et rapports de force 1944-1960. p. 205.

(28) QUÉBEC. Département du Trésor (1948) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. pp. 32-33.

économique et politique. Il ne tenait pas à endetter le trésor public par cette activité, comme certains de ses prédécesseurs l'avaient fait aux dépens de leur popularité auprès de l'électorat (29). Le Premier ministre avait toujours à l'esprit l'épisode du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, dont la dette non consolidée ne fut complètement remboursée qu'en juin 1965 (30).

Le cas du développement ferroviaire du Québec-Labrador constitue le modèle par excellence du type de développement prôné par Duplessis. Durant les années 1950, les chemins de fer de la Rivière Romaine, du Littoral Nord et Cartier (figure V) furent mis en service par leurs compagnies-mère, les compagnies IOC, QIT-Fer et Titane, ainsi que Québec-Cartier, pour assurer le transport du minerai de fer extrait des contrées nordiques du Nord-du-Québec et de la Côte-Nord. Bien qu'elles aient demandé au gouvernement du Québec, mais sans succès, des subsides pour la construction de leurs infrastructures, ces entreprises furent les toutes premières à être initiées sans une aide financière quelconque des pouvoirs publics (31).

Lorsque le gouvernement du Québec leur vendit des terrains pour établir leurs infrastructures, le préambule des ordres en conseil adoptés à cet effet par le Conseil exécutif, ne manquait pas de souligner cette *révolution*:

> Attendu que sous les régimes précédents de nombreux et riches subsides étaient accordés, par les gouvernements d'alors, aux compagnies construisant des chemins de fer.
>
> Attendu que le gouvernement actuel est d'opinion, comme toujours, qu'il est contraire aux intérêts de la province d'accorder de semblables subsides, lesquels, en définitive, sont payés par le peuple. (32)

---

(29) Ses appréhensions étaient fondées, car les conditions climatiques, alliées à la fragilité des sols subartiques traversés (présence de pergélisols), affectèrent la construction de la voie du Littoral Nord, ce qui engendra une augmentation appréciable du coût de construction initialement prévu (entre 65M$ et 100M$) par les planificateurs de la compagnie, qui s'établit à 127M$.

(30) Les comptes publics révèlent que ce n'est qu'au milieu de la décennie 1960, que la totalité de la dette de la société d'État fut remboursée par le gouvernement du Québec: "10 1/2 mois d'intérêts au 17 juin 1965 à 3% sur $25,000, prix d'achat de la cour à charbon à Québec, acquis pour le chemin de fer Q.M.O. & O. 649,32$."

QUÉBEC. Ministère des Finances (1966) Comptes publics 1965-66. p. 797.

(31) BLACK, Conrad (1977) Duplessis: Le pouvoir. p. 438.

(32) ANQ, Ministère des Travaux publics (Bureau des chemins de fer), E25, Article 711, Ordre en conseil du Conseil exécutif, 7 mars 1951.

Le Premier ministre et son entourage se faisaient une fierté sur les tribunes publiques de ce tour de force qui a permis la naissance, sans l'apport de fonds publics, de voies de pénétrations nordiques porteuses de promesses pour l'avenir, tout en étant génératrices de retombées économiques:

> [...] ce chemin de fer [...] qui ouvre tout l'Ungava au commerce et à la civilisation, de même qu'à l'industrie, et il ne servira pas seulement à la compagnie mais à tout ceux qui en auront besoin (33).
>
> Ce chemin de fer pourra servir à exploiter les autres secteurs de ce vaste territoire que l'on sait riches en minerai. En plus d'avoir construit cette ligne pour exploiter une minime partie du territoire, la compagnie a payé des millions de dollars en salaires à des ouvriers de chez-nous. Elle a aussi payé des taxes municipales et scolaires. (34)

Un conseiller juridique du gouvernement, dans une lettre adressée au ministre des Travaux publics, Roméo Lorrain, emporté par l'euphorie du projet, affirma au sujet du chemin de fer Littoral Nord: "[qu'] Il s'agit d'une entreprise extraordinaire qui constitue et constituera pour le gouvernement Duplessis une de ses plus belles oeuvres [...]" (35).

Par son credo économique, le *Chef* réussissait à engendrer une activité économique sans engager les deniers publics dans des dépenses colossales, mais au péril de soumettre le contrôle économique du Québec à des intérêts étrangers. Dans la perspective duplessiste, c'est sur ce principe que devait reposer la prospérité du pays. La politique ferroviaire ne se soustrait pas à cette vision convergeant au respect de cette démarche. L'intervention gouvernementale était perçue comme un moyen ne faisant qu'appauvrir l'État québécois.

Le gouvernement dérogea à cette règle une seule fois lorsqu'il prêta à l'industriel rimouskois, Jules-André Brillant, les deniers requis pour acquérir le Canada Gulf et Terminal Railway (qui deviendra plus tard le Matane et du Golfe) reliant Matane au réseau de CN Rail (Mont-Joli) (Annexe D). Maurice Duplessis appuya personnellement cette initiative, animé par des motivations nationalistes, politiques et économiques, à l'approche des élections générales de 1948. Ce transfert de propriété, soutenu par les habitants et les élites locales de la région, devait permettre: 1) de réduire les taux prohibitifs pratiqués par la compagnie et d'améliorer le mauvais

---

(33) ANQ, Ibid., Article 711, Déclaration de Maurice Duplessis, 25 octobre 1952.

(34) Le marché de l'Ungava. (Discours prononcé à Matane en mai 1956) -Cité dans: ROY, Jean-Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II. p. 360.

(35) ANQ, Op.cit., Article 711, Lettre de Maxime Morin, 30 mars 1951.

service offert à la population du Bas Saint-Laurent; 2) de transférer cet équipement aux mains de capitaux Québécois francophones. (36)

Durant la période 1921-1970, la modestie des initiatives gouvernementales dans ce secteur n'entraîna pas la réalisation de travaux ferroviaires affectant directement le développement du réseau québécois. Nonobstant, l'absence d'un dynamisme directeur dans la politique ferroviaire, s'appuyant sur des éléments renouvelés et déterminés, les énoncés concernant les chemins de fer n'en sont pas moins présents, notamment sous le gouvernement Duplessis.

Comme il en a été fait mention antérieurement, en conformité avec la sauvegarde de l'autonomie provinciale dont il se fait le chevalier, le gouvernement unioniste dénonça le sous-investissement fédéral dans le ferroviaire au Québec. Le parti ministériel ne manquait jamais une occasion pour souligner cette réalité à l'Assemblée législative, notamment lors de la présentation du Discours du budget ou devant la Commission d'enquête sur les problèmes constitutionnels.

Quant aux extrants générés, ils sont plutôt minces. Les programmes ferroviaires n'avaient plus l'envergure et l'influence d'antan qui permettaient de générer des effets sur le territoire, comme au XIXe siècle. Désormais, les grands objectifs de la politique se limitaient à assurer le respect des lois du marché et la sécurité des passagers par des activités de réglementation, tout en fournissant une aide technique aux principaux intéressés comme par le passé.

Avec l'avènement de la Révolution tranquille, la vision gouvernementale à l'égard du transport ferroviaire se transforma doucement mais sûrement. Jusqu'alors perçue comme un moyen de transport issu et au service de l'intérêt privé, la notion de service public à la communauté se développa chez les dirigeants québécois à l'égard du transport sur rail. Cette nouvelle vision est notamment perceptible au Parlement où des députés unionistes et libéraux protestèrent contre la réduction de la fréquence des trains de passagers reliant Québec et Montréal (37).

Dans un mémoire présenté à la Commission royale des transports du Canada en décembre 1960, le nouveau gouvernement libéral démontra ce nouvel esprit qui l'animait. Le point saillant de ce document est la philosophie nouvelle sur laquelle étaient appelées à reposer ses interventions

---

(36) VOISINE, Nive (1968) Jules-A. Brillant et le Bas St-Laurent. p. 21.

BEAULIEU, Jean-Marie (1951) La compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway. pp. 26-27.

(37) En 1965 et 1966, Maurice Bellemare, député du comté de Champlain, dénonça la suppression du train de nuit entre Québec-Trois-Rivières-Montréal.

futures dans ce domaine. Elle constituait le premier exercice qui balisa la voie pour l'adoption d'une politique du transport québécoise, laquelle englobait la politique ferroviaire:

> [...] l'expansion d'une industrie de transport vraiment efficace est une condition essentielle de la croissance future de la province de Québec. [...] une telle politique participe en cette matière aux efforts immenses accomplis par les Gouvernements pour relever le niveau du bien-être de la population et lui donner les meilleures chances de réussite. (38)

Cette vision novatrice, même si elle augure des changements politiques à l'horizon, laissait au fédéral un rôle central dans le développement ferroviaire. Le gouvernement du Québec n'entendait pas s'y substituer. Son intervention se limitant à revendiquer l'adoption de certaines mesures, comme le démontre cette synthèse des principales recommandations faites à la Commission par le ministre des Transports et Communications, Gérard Cournoyer:

- la révision du processus d'abandon des lignes ferroviaires qui entraîne la fermeture de plusieurs tronçons au Québec;
- l'amélioration du service des trains de banlieue dans la région de Montréal, pour favoriser son essor économique;
- l'amélioration du service des trains de voyageurs dans certaines régions où le service offert est médiocre;
- l'incitation aux compagnies de chemins de fer d'offrir à la population des services en français;
- la construction par le Canadien National de nouvelles voies ferrées pour desservir les régions nordiques, de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Côte-Nord, ce qui est essentiel à leur développement actuel et futur. (39)

Le gouvernement s'octroie un rôle passif dans ses demandes à l'égard du transport sur rail, en fondant ses espoirs sur l'action fédérale au détriment d'une impulsion issue de son administration. Toutefois, cette démarche intellectuelle est révélatrice du progrès effectué par les dirigeants québécois. Elle témoigne d'une prise de conscience du rôle et du lien intime existant entre le chemin de fer, l'aménagement du territoire et le développement économique régional, ainsi que des problèmes auxquels était confronté le Québec dans ce dossier.

Deux des principaux espoirs investis dans les pouvoirs publics canadiens en vue d'améliorer les services de trains de banlieue dans la région de Montréal, et d'intégrer la Côte-Nord au réseau

---

(38) QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications (1960) Mémoire du Gouvernement de la province de Québec à la Commission royale des transports au Canada. p. 20.

(39) Ibid., pp. 69-74.

ferroviaire nord-américain, furent déçus. Devant l'inaction des autorités fédérales, le gouvernement du Québec dut s'impliquer directement pour appuyer la concrétisation de ces priorités, au cours des décennies 1970 et 1980. Ces questions seront d'ailleurs abordées dans le prochain chapitre.

Les programmes

A une exception, tous les programmes sont reconduits, avec des modifications mineures, alors que deux sont introduits. Seul le programme d'aide financière à la construction de chemins de fer est définitivement abandonné.

Deux programmes nouveaux ont été instaurés durant les années 1920 et 1930. Toutefois, leur importance est minime par rapport au budget gouvernemental et une partie des fonds qui leur sont affectés émanait du gouvernement central à la suite d'ententes canado-québécoises.

Le premier visait à rencontrer certains buts en vue d'améliorer la sécurité du public aux passages à niveau, tandis que le second cherchait à soutenir financièrement les colons qui devaient se déplacer vers des terres nouvelles éloignées de leur lieu de résidence.

Distribution

Programme de suppression des passages à niveau

a. Objectifs et raison d'être

Ce programme avait pour but de réduire le nombre d'accidents, souvent mortels, causés aux intersections de routes et de voies ferrées. Il s'imposait, sachant qu'en raison de l'augmentation de la circulation routière engendrée par un parc automobile toujours croissant et bénéficiant de kilomètres additionnels de routes, 270 accidents survenus entre 1924 et 1928 entraînaient la mort de 147 personnes et en blessaient 331 autres [(40)].

La situation étant aussi dramatique au sein des autres États membres de la fédération, notamment en Ontario où le problème s'était posé plus hâtivement, le gouvernement canadien avait créé vingt ans auparavant, le Federal Railway Grade Crossing Fund. En 1929, l'Assemblée

(40) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Ministère de la Voirie: Rapport de 1929. p. 40.

législative adopta la *Loi relative aux passages à niveau* [41] dans l'intention d'accélérer le processus de suppression sur le territoire québécois.

Au Québec, l'organisation des transports terrestres est subordonnée à la présence du fleuve Saint-Laurent. Celui-ci constitue un axe structurant de la géographie québécoise des transports, qui a eu pour effet d'entraîner, dès la fin du XIXe siècle, un chevauchement dans l'espace des voies ferrées et des routes, les points nodaux devant être desservis sont semblables [42]. C'est ce qui explique le nombre imposant de passages à niveau ayant dû être construits à l'intérieur du territoire québécois.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Le 1e juillet 1929, le ministère de la Voirie disposa de 300 000$ pour entreprendre la suppression des passages à niveau afin de les remplacer par deux alternatives:

> La suppression d'un passage à niveau peut être totale soit par l'établissement d'un passage au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée, soit par le déplacement de la route ou du chemin de fer. [43]

De façon générale, les coûts étaient partagés entre la Railways Commission of Canada, qui absorbait 40% des frais, la compagnie ferroviaire visée par les travaux et le gouvernement du Québec qui en payaient chacun 30% [44].

En mars 1945, le Conseil exécutif injecta de nouveaux fonds pour la suppression des passages à niveau. Un des objectifs poursuivis par le gouvernement, en renouvelant ce programme, était de créer des emplois transitoires, qui permettraient aux vétérans de la Seconde Guerre mondiale de réintégrer la vie civile [45]. Le Parlement adopta la *Loi concernant la suppression des passages à niveau*, qui octroyait au ministère de la Voirie une somme maximale de 2 M$, afin de poursuivre la construction de ces ouvrages. Ces sommes ont été disponibles jusqu'en 1964, alors qu'en vue de rationaliser ses dépenses, le gouvernement abrogea la loi de 1945. Dorénavant, son action

---

(41) Loi relative aux passages à niveau. S.Q. 1929, c.8.

(42) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Critères d'étagement des passages à niveau. p. 3.

(43) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Op.cit., p. 42.

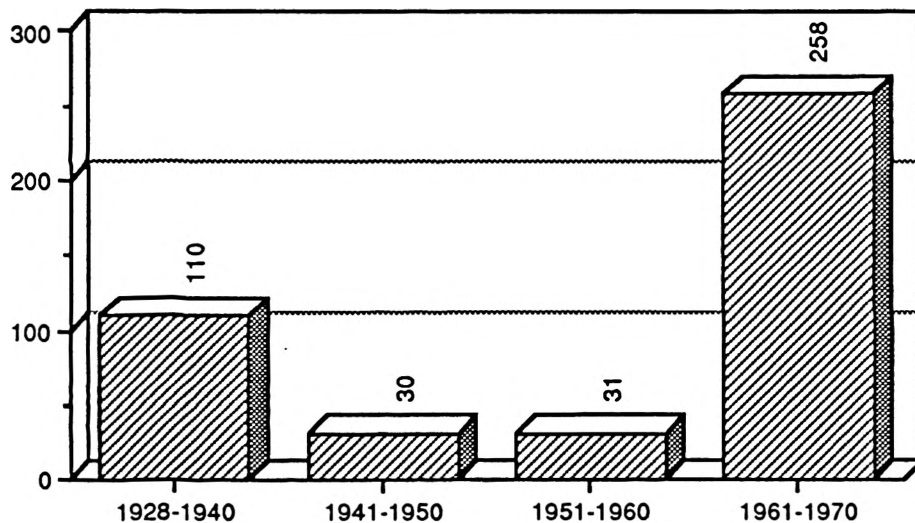
(44) Ibid.

(45) Loi concernant la suppression des passages à niveau. S.Q. 1945, c.38, Préambule.

dans ce domaine serait dictée par l'attribution d'octrois distribués sur une base purement discrétionnaire en fonction des cas soumis.

La figure 14.3 démontre que ce programme a été productif, car de 1928 à 1970, 429 passages à niveau ont été supprimés. De plus, entre 1963 et 1969, 186 systèmes de protection (c.-à-d. barrières automatiques et feux clignotants) furent installés à des passages à niveau où le débit de circulation ne justifiait pas la construction d'un pont [46]. L'augmentation constatée au cours des années 1960 est imputable essentiellement à la construction d'autoroutes (p. ex. A-10 et A-20) qui rendirent nécessaire l'installation de tels ouvrages afin de maximiser le débit de circulation sur ces voies rapides, tout en assurant une meilleure sécurité aux automobilistes.

Figure 14.3: PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS AU QUÉBEC, 1928-1970



Source: QUÉBEC. Ministère de la Voirie. Rapports annuels de 1962 à 1970.

Quant aux sommes investies dans ce programme, les seules données ventilées disponibles révèlent qu'entre les années financières 1951-1952 et 1970-1971, le gouvernement y a consacré 30 259 805,01$ [47]. Néanmoins, ce montant est minime, sachant qu'il ne constitue que moins de un pour cent des crédits octroyés par l'Assemblée législative au ministère de la Voirie.

---

(46) QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1963) Ministère de la Voirie: Rapport de l'exercice clos le 31 mars 1963. pp. 235-236. De plus, les rapports pour les années 1964 à 1970 ont été consultés.

(47) QUÉBEC. Ministère des Finances. Comptes publics de 1951-1952 à 1970-1971.

c. Organisme responsable du programme

C'est au Conseil des ministres que revenait le mandat de désigner, par ordre en conseil, les passages à niveau jugés nécessaires de supprimer, tandis que le *département* de la Voirie était gestionnaire du programme. Cependant, ce dernier dans l'application du programme était soumis à l'autorité fédérale. Il devait soumettre à l'approbation de la Railways Commission of Canada les plans des travaux devant être effectués avant qu'ils ne soient mis en chantier. Le ministère possédait le mandat pour exécuter ces ouvrages, mais il devait se subordonner au gouvernement canadien quant aux normes techniques et au pouvoir décisionnel final menant à leur construction.

d. Clientèle-cible du programme

Les municipalités et, par extension, l'ensemble de la population, mais tout particulièrement les automobilistes et les piétons devaient traverser l'un des deux mille passages à niveau présents au Québec en 1929 (48).

e. Durée du programme

Après plus d'un demi-siècle d'existence, le programme mis en vigueur le 1e juillet 1929, était toujours en force le 31 décembre 1970. Toutefois, depuis 1964, la suppression des passages à niveau ne fait plus l'objet d'un programme de subventions statutaires.

Programme pour assurer le transport des colons

a. Objectifs et raisons d'être

L'objectif visé par ce programme était de subventionner le Canadian National et le Canadian Pacific pour qu'ils offrent des tarifs préférentiels aux nouveaux colons, aux membres de leur famille et pour certains de leurs biens, afin qu'ils puissent se rendre à prix modique à leur lieu d'habitation. Ce subside était un moyen d'inciter les colons à emprunter le chemin de fer, ce qui engendrait un trafic important sur les lignes de ces entreprises, tout en constituant un appui financier indirect à leurs activités. De plus, au début de la décennie 1940, le gouvernement eut

---

(48) QUÉBEC. Ministère de la Voirie. Op.cit.

recours à ces transporteurs pour expédier, vers l'Abitibi-Témiscamingue, 5 177 tonnes de foin ainsi que 825 animaux de ferme (49).

Avant l'instauration de ce subside, les compagnies offraient un bon service aux colons; toutefois, plusieurs groupes de citoyens et le gouvernement du Québec dénonçaient leurs tarifs trop élevés. Les deux entreprises ferroviaires profitaient de leur position de monopole (les voies routières ne permettaient pas d'accéder à tous les endroits nouvellement ouverts à la colonisation) dans les régions de l'Abitibi et du Témiscamingue pour imposer des taux prohibitifs. En 1933, le ministre de la Colonisation, Hector Laferté, dans une lettre adressée à la Canadian Passagers Association, s'inquiétait de la situation qui risquait de ralentir sérieusement le mouvement de colonisation:

> The fact that these rates had become prohibitive and that unless they were revised in such a manner as to permit the access to the vast arable territories of Témiscamingue and Abitibi by these settlers and unemployed with their deplected purses, it would seriously retard the development of these vast territories, much to the detriment of the country at large and to the railway in particular.
>
> Needless for me to represent the economic importance to the railways that the formation, for instance, of several agricultural parishes in the rich and arable lands of Témiscamingue and Abitibi would give, and the considerable increase in traffic, which would naturally result, and this in the very near future.
>
> [...] the organization and exploitation of new territories by a population better distributed which in the very short time would become self-supporting. This latter policy is not possible without, in a great many cases, the cooperation of railways.
>
> [...] The part to be played by the railways is to endeavour to laver the cost of transportation to such an extent that access to new territories would be possible for all settlers and their families. If the railways are not able to contribute to this policy, what is going to happen? The governement might one day discover that it would be less costly to the public to continue direct relief rather than induce people to return to the land. Were that to happen, the railways would be the first to suffer: they would lose traffic which, I am sure, at the outset, may be not very profitable, but which may become very much so, as the new territories develop. (50)

De concert avec le gouvernement fédéral et dans le dessein de remédier à ce problème, les dirigeants politiques s'entendirent pour subventionner le droit de passage des colons empruntant le transport par rail. Ce programme fut étendu progressivement à d'autres modes de transports (p. ex. autobus), lorsqu'ils devenaient disponibles ou moins coûteux que le chemin de fer.

---

(49) QUÉBEC. Ministère de la Colonisation. Les rapports annuels du ministère de la Colonisation, pour les années 1940-1941 à 1942-1943, ont été consultés.

(50) Document de la session, DS-286-81, Lettre de Hector Laferté, ministre de la Colonisation, 7 mars 1933.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

L'extrant du programme consistait essentiellement à fournir des billets aux familles de colons empruntant le chemin de fer. Un montant global de 238 217,86$ a été consacré à ce poste, ce qui représente une somme de 15.20$ par famille de colon éligible à cette mesure (51). De ce montant, plus des deux tiers ont été alloués au transport ferroviaire de passagers, le reste étant distribué à des transporteurs opérant des autobus ou des bateaux.

Jusqu'en mars 1942, ces frais furent partagés par les gouvernements signataires de l'entente. Après cette date, le gouvernement du Canada, soucieux de consacrer ses énergies à l'effort de guerre, décida de ne pas renouveler son aide. Le gouvernement québécois s'engagea à poursuivre ce programme en acquittant l'ensemble des dépenses.

Toutes les zones de colonisation ont bénéficié du programme. Toutefois, c'est l'Abitibi-Témiscamingue, l'enfant chéri des colonisateurs du XXe siècle (90,5%) qui s'arrogea la quasi-totalité de ces crédits. Elle ne laissa que moins de dix pour cent aux autres régions, soit 4,9% pour le Bas-Saint-Laurent, 3,1% au Saguenay-Lac-Saint-Jean/Côte-Nord et 1,5% pour la balance du territoire (figure 14.4).

c. Organisme responsable du programme

Le Service de l'établissement et du retour à la terre (devenu en 1942 le Service d'établissement des colons) était responsable de l'administration de ce programme par l'entremise de sa section Transport et placement des colons.

d. Clientèle-cible du programme

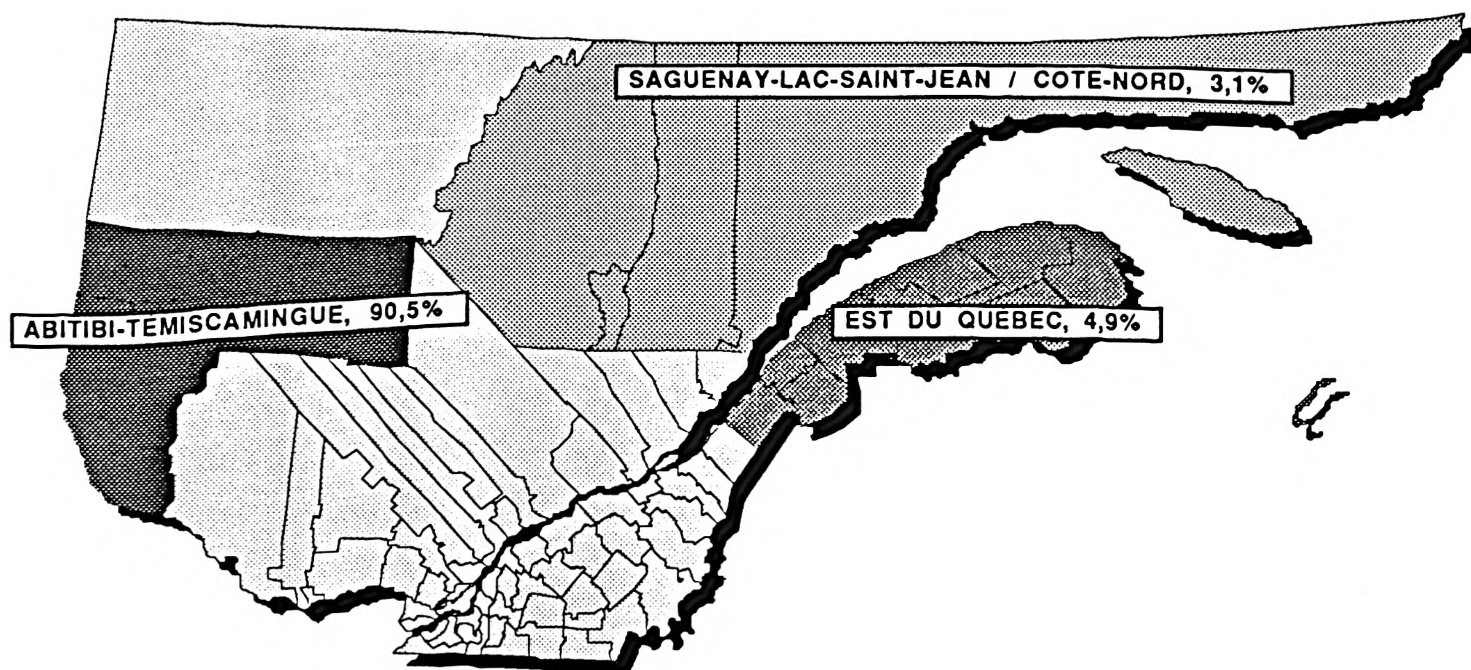
Tous les citoyens québécois répondant aux critères édictés (52) par le plan Rogers-Auger et sélectionnés par la Commission du Retour à la Terre pour devenir colons pouvaient obtenir l'allocation de transport.

---

(51) QUÉBEC. Ministère de la Colonisation. Les rapports annuels du ministère de la Colonisation, pour les années 1937-1939 à 1959-1951, ont été consultés.

(52) L'aspirant-colon devait être le père d'une famille recevant ou susceptible d'obtenir bientôt le *secours direct* et d'avoir des dispositions pour devenir agriculteur.

Figure 14.4: AIDE POUR LE TRANSPORT DES COLONS PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT, 1937-1946



Échelle 1: 8 300 000

e. Durée du programme

Le programme s'échelonna sur treize ans, soit du printemps 1937 jusqu'au premier trimestre de 1950, alors que le mouvement de colonisation s'essouflait. Il ne connaîtra plus son essor d'antan concurrencé par l'industrie manufacturière qui offrait de nombreux emplois et des conditions de travail très alléchantes aux ouvriers.

14.3 CONCLUSION

La phase 1921-1970 fut une longue période de transition dont les caractéristiques principales sont le désintéressement et l'abdication du gouvernement québécois à recourir au chemin de fer comme outil d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Cette indifférence contraste radicalement avec les époques antécédentes et subséquentes où il s'implique activement dans le secteur.

La Révolution tranquille annonçait le renouveau dont serait l'objet la politique ferroviaire au cours des années suivantes. La décennie 1960 fut la phase préparatoire à la restructuration des activités du ministère des Transports qui consacra officiellement au sein de sa structure une place au transport sur rail. C'est l'analyse de cette évolution qui sera l'objet du prochain chapitre.

CHAPITRE XV

NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La décennie 1960 fut une période de réformes majeures qui mena à la modification profonde des structures socio-économiques du Québec. Au cours des années 1970 et 1980 la transformation de la société québécoise a été menée par les gouvernements successifs.

Ces mutations furent accompagnées par un repositionnement et une polarisation idéologique des forces sociétales quant au statut constitutionnel du Québec. Deux partis, aux orientations politiques antagonistes, qui reflétaient le dilemme auquel était confronté le peuple québécois, se partagèrent le pouvoir durant cette période. Le Parti libéral, qui est mu par une profession de foi à l'égard du fédéralisme canadien, ce qui ne l'empêche pas d'être nationaliste dans certaines de ses actions, garda le pouvoir de 1970 à 1976, forma l'opposition officielle pendant plus de neuf ans avant de redevenir la formation ministérielle. Quant au Parti québécois qui veut mener le Québec à la souveraineté, il pilota les destinées de l'État entre 1976 et 1985.

Nonobstant le rôle prépondérant du gouvernement dans l'économie des années 1970 et 1980 (1), le Québec est confronté à des problèmes socio-économiques importants. Ceux-ci sont le résultat de phénomènes économiques, tant conjoncturels que cycliques, intimement liés aux politiques économiques nationales et étrangères (p. ex. les taux d'intérêt), ainsi qu'à la concurrence internationale qui rend moins attrayante la production québécoise en raison, notamment, de l'augmentation du coût de la main-d'oeuvre.

---

(1) En 1975, les dépenses publiques comptaient pour plus 45% du produit national brut québécois. QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec 1ère étape: Synthèse d'ensemble. p. 41.

Dès la décennie 1960, le développement économique régional fut un des problèmes majeurs auquel fut confronté et s'attarda le gouvernement du Québec (2). Son objectif était de mieux aménager le territoire et d'adopter des mesures nécessaires afin de favoriser un meilleur équilibre et une déconcentration des investissements publics et privés dans l'ensemble des régions de l'État québécois et non seulement dans la région montréalaise.

Les gouvernants canadiens et québécois tentèrent d'apporter des solutions, qui prirent la forme d'ententes canado-québécoises. De la fin de la décennie 1960 jusqu'au milieu des années 1970, ils ratifièrent des accords dont la résultante fut une intervention globale visant à favoriser la naissance de pôles de croissance industriels dans les régions défavorisées.

Cette approche, qui s'appuyait sur le potentiel des régions pour assurer leur développement, connut un succès mitigé (3). En mars 1974, les deux paliers entérinèrent l'*Entente-cadre de développement Canada-Québec (ECD)* qui s'appuyait sur une approche d'intervention sectorielle plutôt que territoriale. Elle permettait d'améliorer, par l'entremise d'ententes auxiliaires (4), le développement de certains secteurs économiques, en conformité avec les buts établis dans l'entente-cadre. Ces mesures d'action qui donnaient à la région de Montréal un rôle central par lequel devait passer le développement des régions, permettaient une intervention sur certains maillons faibles de l'économie québécoise en vue de favoriser un équilibre supérieur des forces régionales (5). Par rapport à la conception régionaliste des années 1960 où l'effort des pouvoirs publiques avait porté sur une intervention spatiale d'ensemble sur un territoire cible (p. ex. le Bas-Saint-Laurent), la nouvelle vision des gouvernants octroyait à la métropole une place de

---

(2) Le Bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ) créé en 1963, qui tenta de regénérer la situation socio-économique du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Iles-de-la-Madeleine, constitue la première expérience de planification de ce type. C'était une des retombées directes du plan fédéral sur l'aménagement rural et de développement agricole (ARDA), dont l'ambition était d'intégrer ces régions au reste de l'économie québécoise.

(3) Dans le cas de l'expérience du BAEQ, les projets de restructuration urbaine, qui ont eu pour conséquence d'amener la fermeture de plusieurs villages, furent mal accueillis par la population de l'Est du Québec qui rejeta les desseins des technocrates à cet égard.

(4) Le 13 septembre 1974, une entente auxiliaire sur le développement des transports au Québec fut ratifiée entre les deux gouvernements. En vertu de cet accord qui expira le 31 mars 1982, 454 775 000$ (quote-part respective du Québec 54% et du Canada 46%) furent injectés dans ce domaine. Le programme de traversier-rail nord-côtier fut un des bénéficiaires de ces deniers.

(5) CANADA. Ministère de l'Expansion économique regional et QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1974) Entente-cadre de développement pour le Québec. pp. 29-30.

choix dans cette stratégique sectorielle de développement régional qui ne pouvait que favoriser l'essor des régions (6).

> Le changement de cap est illustré par le rapport Higgins, Martin, Raynauld qui donne en quelque sorte une doctrine au nouveau ministère fédéral de l'Expansion économique régionale. L'essor de toutes les parties du Québec passe inéluctablement par le développement de Montréal. On change donc d'échelle: le Québec est une seule région-plan centrée autour du pôle de développement, Montréal, où sont seules susceptibles de naître et de se déployer de façon significative les activités d'innovation. A partir du pôle, la croissance peut alors se diffuser vers la périphérie [...]. Les auteurs du rapport HMR soulignent la condition défavorable à la diffusion que constitue la structure du système urbain québécois dont il faut consolider les nodes en portant une attention particulière aux villes satellites de Montréal. (7)

En 1984, l'*Entente de développement économique et régional (EDER)*, qui s'appuie sur la philosophie des accords de 1974, est ratifiée (8). Quinze ententes auxiliaires, dont une ayant pour objet les transports, en découlèrent (9).

Le gouvernement fédéral, avec la coopération des États partenaires, fut l'initiateur de cette formule qui consistait à intervenir afin de réduire les disparités socio-économiques persistantes entre les régions de la Fédération. L'avènement au pouvoir du Parti québécois rendit le gouvernement du Québec moins réceptif à cette immixtion fédérale, dictée par des ambitions de développement pan-canadien, ce qui était en contradiction avec les éléments fondamentaux du projet sociétal péquiste. Sa remise en question du système fédéral s'est traduite, dans la période pré-référendaire (1976-1980), par la publication d'études et d'énoncés de politiques économiques résolument souverainiste.

Bâtir le Québec (1979) constitue le plus important rejeton de ce mouvement. Ce document repose sur le postulat que les inégalités régionales sont le fait de certains secteurs industriels. On y propose une action visant à favoriser le développement sectoriel tablant sur les forces des

---

(6) Cette thèse où la région de Montréal est appelée à agir comme élément moteur du développement québécois, fut confirmée lors de la Conférence sur l'économie du Grand Montréal tenue en mars 1981.

(7) MANGAZOL, Claude (1985) Les politiques de développement régional au Québec: 1960-1984. p. 171.

(8) CANADA. Bureau des relations fédérales-provinciales (1989) Répertoire des programmes et activités fédéraux-provinciaux. p. 17-8.

(9) L'entente auxiliaire sur les transports a été signée le 8 juillet 1985 et s'est terminée le 31 mars 1990. Durant cette période, 170 M$ ont été injectés dans ce secteur, dont la moitié a été déboursé par le trésor québécois.

régions, sur l'entreprise privée à capital québécois, laquelle s'insère dans une stratégie d'ensemble ayant pour ambition de transformer la structure économique québécoise, afin de satisfaire à ses priorités nationales:

> Il s'agit toujours, du point de vue économique, de relever les défis suivants: équilibrer la balance commerciale, favoriser la reprise en main de l'économie, résorber le chômage, soutenir et équilibrer la croissance, accroître et mieux répartir les revenus, atténuer les disparités régionales. De tels défis ne peuvent être relevés qu'à moyen et à long termes. (10)

C'est une alternative d'intervention efficace pour un gouvernement membre d'un État fédéré évoluant dans un environnement capitaliste. Ne disposant pas de la totalité des pouvoirs d'un État autonome qui lui permettrait d'agir de façon globale sur l'économie (p. ex. le secteur ferroviaire), le gouvernement se rabattit sur une stratégie d'action dans les secteurs où il dispose des leviers décisionnels pour mener à terme ses objectifs, devant amender l'essor économique du Québec.

Pour la période 1951 à 1971 la croissance démographique du Québec fut de 58,8%. La population qui était de 4 055 681 en 1950, passe à 6 027 764 en 1971, pour se situer à 6 438 403 en 1981 (11). Tandis qu'entre 1971 et 1986, le mouvement fut moins rapide (8,5%), notamment en raison de la baisse du taux de natalité et d'une migration négative, la population québécoise se situait à 6 539 007 (12).

La grande région de Montréal, qui regroupe plus de la moitié de la population québécoise, récolta une part de la croissance démographique de l'après-guerre (13). Ce territoire connut un développement urbain fulgurant qui engendra également de nombreux problèmes (p. ex. congestion des voies d'accès au centre-ville). Dès les années 1950, les zones à vocation commerciale et résidentielle avaient amorcé un mouvement de relocalisation en périphérie du centre-ville. Le manque d'espace, les prix élevés du sol au centre-ville et la construction des grands axes routiers favorisèrent ce déplacement vers les nombreux terrains vacants de la banlieue.

---

(10) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986. p. 18.

(11) Recensements du Canada. -Cité dans: BERNIER, Gérard et al. (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 25.

(12) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Québec: A l'heure de l'entreprise régionale. p. 83.

(13) Ibid. p. 82.

L'aménagement du territoire devint un des points de mire du gouvernement, notamment sous le règne du Parti québécois qui porta une attention toute particulière à ce dossier. Des mesures législatives et administratives ont démontré la volonté politique de mieux institutionnaliser ses activités dans ce domaine (14). Le gouvernement du Québec est désormais un agent majeur ayant partie prenante à la planification du territoire et au développement économique régional. Cet engagement dans un domaine relevant jusque-là presque uniquement de la compétence des municipalités, n'aurait pu se faire sans le processus de centralisation gouvernemental entrepris au cours de la décennie 1960.

D'un gouvernement non interventionniste tel qu'on l'avait connu depuis plus d'un siècle, le Québec se dote d'administrations dont les membres sont inspirés par un puissant esprit national et de la théorie keynésienne en se voulant le moteur du développement économique et collectif. Cette remise en question de l'idéologie traditionaliste qui avait soutenu la gestion publique, entraînera la modification de la structure gouvernementale. C'est ainsi que l'on assista à la création de ministères et d'organismes (p. ex. les ministres d'État) dont la mission sera de contribuer à la planification des nouveaux rôles qu'ils s'étaient vu décerner.

C'est cette centralisation qui a incité le pouvoir québécois à superviser les paliers inférieurs de gestion (p. ex. société de transports), en vue de s'assurer que les grandes orientations et la vision nationale à perpétuer étaient respectées, notamment en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Dans ce contexte, les administrations locales doivent tenir compte, en tant qu'institutions publiques, des contraintes législatives imposées par le Parlement. En matière de subvention, elles doivent respecter certaines normes qui régissent leurs activités.

C'est dans ce contexte que s'est inséré le renouveau de la politique ferroviaire dès le début des années 1970, lequel processus s'est poursuivi dans les décennies subséquentes.

---

(14) L'adoption par l'Assemblée nationale de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (L.R.Q. P-41.1) et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q. A-19.1) constituent d'excellents exemples de cet intérêt.

CHAPITRE XVI

NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: LES DÉTERMINANTES DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE

Dans la continuité de l'âge d'or de la politique ferroviaire, les décennies 1970 et 1980 s'avèrent celles où l'intérêt pour le transport sur rail fut le plus dynamique. Durant cette phase, le nombre de messages émis sur ce thème par les forces sociétales et gouvernementales s'établit à 858 (35,5%) sur un total de 2 418 communications recensées. Ceci est imposant sachant que la période 1867-1920, s'étend sur 53 ans, tandis que celle-ci ne compte que dix-neuf années.

Mais, la fréquence des messages suivant l'origine des émetteurs, révèle qu'il existe un moins grand intérêt des forces sociétales (26,2%) à l'égard du transport sur rail que chez les intervenants gouvernementaux (73,8%). Le chemin de fer n'est plus considéré comme l'unique assise de développement pouvant assurer la prospérité d'entrepreneurs et la survie du peuple.

Une telle différence est aussi imputable à la croissance phénoménale de la bureaucratie gouvernementale qui a généré la production d'une multitude de nouveaux types de communications, dont la plupart étaient absents au XIXe siècle pour appuyer les orientations et la gestion de la politique ferroviaire. Les plans de développement et les études de planification sont deux excellents exemples qui montrent la volonté d'utiliser une approche plus scientifique pour administrer le destin de l'État québécois. Cette époque, qui récolte les fruits engendrés par les réformes politico-administratives introduites lors de la Révolution tranquille, tranche singulièrement avec la conduite, les pratiques et les attentes des intervenants des décennies précédentes. Les données collectées transcendent cette mutation de la société québécoise où le gouvernement est désormais appelé à jouer une fonction vitale.

16.1 LA REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRÊT

A l'image de la société québécoise, la représentativité d'intérêt des groupes impliqués dans l'élaboration de la politique ferroviaire s'est radicalement métamorphosée en quelques années (Annexe I et figures 16.1 et 16.2).

Figure 16.1: DÉVELOPPEMENT D'UN PROJET FERROVIAIRE URBAIN

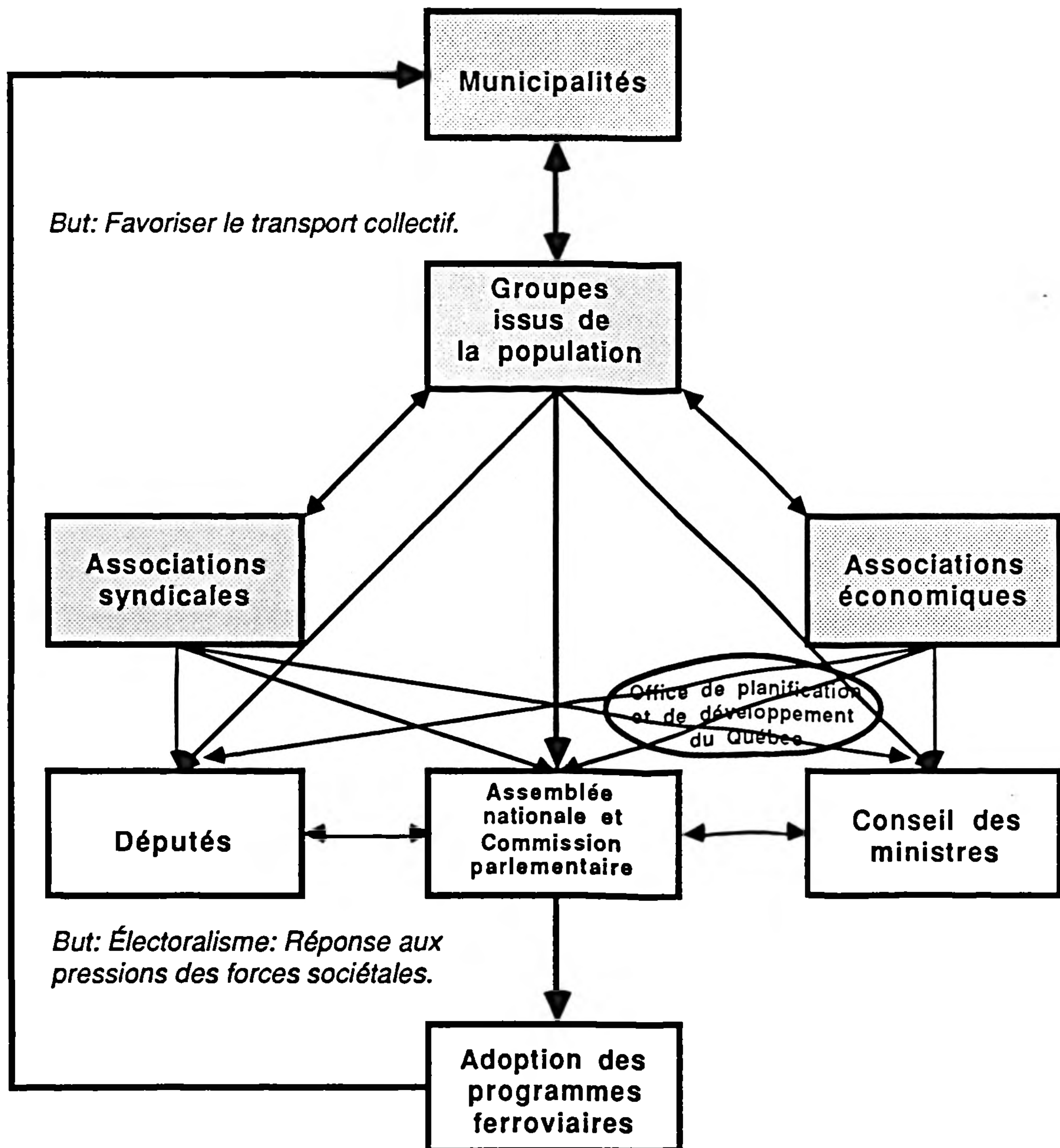
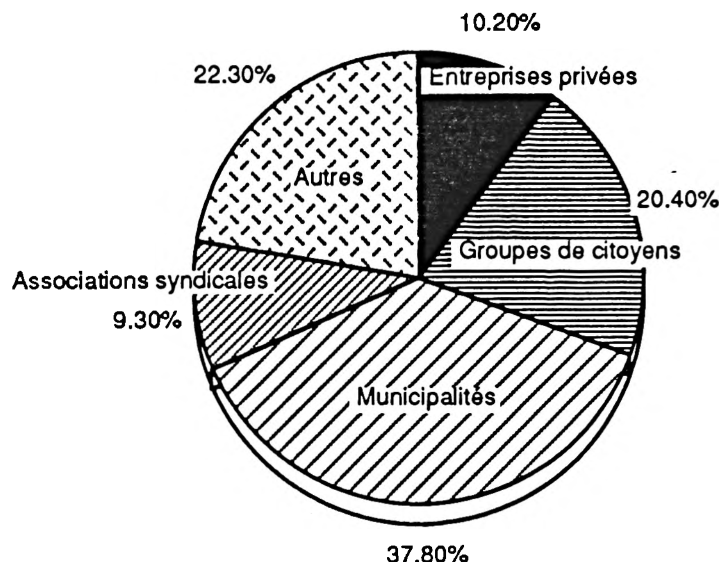


Figure 16.2: FORCES SOCIÉTALES EN PRÉSENCE, 1971-1990



Le clergé, qui jadis était omniprésent dans les rouages de l'État, est désormais absent des grands débats politiques contemporains. Dans le mouvement de déconfessionnalisation des institutions québécoises, les religieux qui monopolisaient naguère le discours, ont quitté cette place publique. Ce vacuum favorisa l'émergence d'une multitude de groupes laïques ayant pour dessein de soutenir des intérêts socio-économiques inspirés par des objectifs qu'épousent des individus et des collectivités qu'ils représentent sur la place publique. A l'image du gouvernement, cette ère est marquée par la spécialisation et la segmentation des groupes en fonction de besoins plus ciblés que généraux.

Les groupes issus de la population ont vu leur poids augmenter (45,3%) dans la production de messages à caractère ferroviaire. Cette implication est intimement liée à la nature du transport urbain, point de mire de la politique ferroviaire québécoise de ces années. En raison de la nature des services dispensés, il suscite davantage l'attrait des citoyens utilisateurs que des grandes entreprises privées, tout en devenant un objet à saveur plus politique pour la population et les gouvernants. Suivant le géographe Trudel (1977):

> Toute politique de transport ne doit pas se limiter qu'aux grandes infrastructures: elle doit aussi se préoccuper des usagers. Le transport des personnes en milieu urbain concerne la très grande majorité des Québécois et les concernera encore davantage vu la concentration croissante de la population dans les régions

urbanisées. Il faut prévoir que le transport urbain deviendra progressivement un service exigé par la population et exigeant à fournir. (1)

Les groupes de citoyens, qu'ils prennent le nom de Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, de Comité des usagers du train Montréal-Saint-Hilaire, d'Union québécoise pour la conservation de la nature ou de Transport 2000, sont le reflet d'un phénomène nouveau. Les années 1970 ont vu éclore des dizaines de groupes structurés ayant pour mission d'effectuer du démarchage auprès des pouvoirs publics.

Ces associations entendent donner la parole à une partie de la population qui n'avait pas accès aux canaux politiques, soit par manque d'intérêt ou de moyens adéquats pour pénétrer dans les officines gouvernementales, afin d'y transmettre leur message. Ces groupes ne sont plus dominés par le clergé comme au XIXe siècle. Leur discours ne s'inspire pas de la doctrine sociale de l'Église et leurs aspirations sont fort différentes de celles animant leurs ancêtres. Ils disposent d'une autonomie de pensée particulière qui dicte leurs demandes en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, pour des motifs foncièrement divergents de ceux qui animaient le clergé à cet égard.

Les associations syndicales qui jusque-là s'étaient montrées discrètes, se sont taillées une place dans le débat ferroviaire en s'accaparant 9,3% du discours (2). Leur participation au processus politique, comme groupe d'intérêt, a contribué à la diffusion de leurs initiatives sur l'ensemble de la société globale (3). A l'heure de la Révolution tranquille, impliquées face aux problèmes de la collectivité, elles ne se limitent plus, comme autrefois, à la revendication d'intérêts professionnels dont les seuls bénéficiaires seront leurs membres. Les objectifs des organisations ouvrières québécoises visent à occuper un rôle dans le processus décisionnel au sein des structures sociales. Cette action est d'autant plus justifiée que le développement de la fonction publique québécoise a permis l'essor du syndicalisme (4). Le but de cette démarche est d'éclairer

---

(1) TRUDEL, Michel (1977) Où va la politique du transport? p. 129.

(2) Les trois principales centrales syndicales qui ont participé au débat ferroviaire sont la Centrale de l'enseignement du Québec (CEQ), la Confédération des syndicats nationaux (CSN) et la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ).

(3) TREMBLAY, Louis-Marie (1966) L'action politique syndicale. pp. 44-50.

(4) Entre 1958 et 1983, les effectifs syndicaux au Québec ont augmenté de 208%, passant de 295 777 à 910 863. Une part importante de cette variation est attribuable à l'essor de l'administration publique québécoise. BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. p. 304.

et de promouvoir des choix à l'égard des grandes questions sociétales touchant l'ensemble du peuple.

C'est à partir de la fin des années 1960, que les associations syndicales ne se bornèrent plus uniquement à une fonction de pression économique, mais s'employèrent à faire la promotion d'intérêts sociaux (p. ex. le transport en commun). La Centrale de l'enseignement du Québec constitue un excellent exemple de cette tendance novatrice. En 1975, soucieuse de favoriser le développement d'un projet de société authentiquement québécois, elle s'engagea à favoriser:

> [...] l'édification d'une société québécoise orientée dans le sens des besoins prioritaires de l'ensemble des citoyens et qui sera le reflet des aspirations de paix, de justice et de liberté du peuple québécois. (5)

Cet apport de l'institution syndicale est bénéfique au processus démocratique. Il a permis à des cheminots oeuvrant dans les chemins de fer urbains, ainsi qu'à des travailleurs utilisateurs de ce service public, d'apporter leur point de vue. Plus souvent qu'autrement, cet apport a pris la forme de présentation de mémoires lors des commissions parlementaires sur le transport en commun dans l'agglomération de Montréal.

La scolarisation et la démocratisation des institutions parlementaires et de l'administration publique ont permis aux citoyens ordinaires et aux groupes de transmettre aux gouvernants leurs opinions, quant à la politique ferroviaire québécoise, sans qu'elles soient filtrées et altérées par des intermédiaires (p. ex. entrepreneurs, clergé ou députés) au moyen des *humbles requêtes*. Ceci constitue un progrès sachant, qu'auparavant, les démarcheurs auprès du gouvernement étaient presque tous issus des classes scolarisées. A cet égard, la participation populaire fut une des nouvelles réalités introduites par la Révolution tranquille. Comme le souligne Monière (1977):

> [...] on voulait aussi revaloriser le rôle des citoyens dans la vie politique et les inciter à participer activement au processus de changement, en leur montrant que par le vote et les pressions politiques diverses ils pouvaient influer sur les décisions politiques. (6)

Les corps municipaux constituent dorénavant un intervenant majeur des forces sociétales. De l'ensemble des messages générés, 37,8% leur sont imputables. Il n'est pas étonnant de constater

---

(5) CENTRALE DE L'ENSEIGNEMENT DU QUÉBEC (1975) Pour une journée d'école au service de la classe ouvrière: Manuel du 1er mai. p. 192.

(6) MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours. p. 322.

l'importance prise par ce groupe, sachant que le transport urbain constitue 74,1% de l'objet d'intervention des forces sociétales. En tant qu'élément structurant l'aménagement de leur espace géographique et susceptible d'affecter leur développement économique, il est usuel de comprendre pourquoi les municipalités ont pris une part si active dans le démarchage auprès des forces gouvernementales.

La fréquence des interventions imputables aux entreprises privées a connu une régression importante. Ils n'ont participé qu'à 10,2% des messages émis, confirmant une préoccupation moindre pour le transport urbain.

Il est manifeste que les entreprises ne trouvent plus d'avantages à intervenir dans l'élaboration de la politique ferroviaire québécoise, sachant qu'elle est orientée vers le transport urbain. Le gouvernement, ne peut qu'être d'un apport minime dans leurs revendications touchant le transport ferroviaire conventionnel, le pouvoir véritable n'étant pas situé à Québec, mais plutôt dans la capitale fédérale. Dans ce contexte, le lecteur ne sera pas étonné de comprendre pourquoi ce groupe favorise dans une proportion de 53,1% le transport ferroviaire de marchandises.

Le gouvernement du Québec

Durant cette période les systèmes ferroviaires occupent une position stratégique dans le développement du transport collectif, essentiellement dans la région de Montréal. Le gouvernement qui joue une fonction cruciale dans l'implantation de ces systèmes, intervient également dans plusieurs dossiers impliquant le transport sur rail conventionnel (p. ex. le traversier-rail). Toutefois, ses interventions sont plus sectorielles et effacées que celles du gouvernement canadien.

D'un gouvernement épousant les interventions supplétives, où l'entreprise privée était reine et maîtresse des destinées nationales, le secteur public québécois a su s'introduire dans un secteur qui avait été abandonné au pouvoir fédéral depuis plusieurs décennies. Dès le début des années 1970, afin de remédier à cette situation, le Parlement adopta une loi donnant un mandat nouveau et élargi au ministère des Transports [7].

Entre 1971 et 1989, les forces sociétales privées n'occupent plus que 26,2% du discours, comparativement à 73,8% pour les forces gouvernementales (figure 16.2). En parallèle avec les années 1867-1920, ces chiffres illustrent un renversement total quant à la mission octroyée au

(7) En 1972, le Lieutenant-gouverneur sanctionna la *Loi des transports*.

gouvernement dans l'organisation de la société québécoise. Dans la période ayant précédé la Révolution tranquille, ce sont les forces sociétales privées qui monopolisaient les trois quarts du discours ferroviaire. C'est un indicateur évident du rôle prépondérant que le gouvernement jouait désormais dans le développement du réseau de transport au Québec.

La représentativité politique à l'Assemblée nationale a connu de profondes mutations. L'Union nationale, qui jadis avait géré les destinées du Québec, fut rayée définitivement de la carte électorale lors du scrutin général de 1981, alors qu'aucun de ses candidats n'avait réussi à se faire élire (8). Elle n'en contribua pas moins à 2,1% du discours. Le Québec revient au bipartisme avec le Parti libéral et le Parti québécois qui se partagèrent, dans une proportion presque égale, les messages sur les chemins de fer avec respectivement 46,1% et 50,6%.

Quant à l'administration publique, elle fut fort active dans la production de messages. Alors qu'auparavant le transport sur rail était pratiquement l'unique affaire du ministère des Travaux publics, désormais, elle suscite l'attention de plusieurs ministères et organismes.

Dans cette *mosaïque ministérielle*, le ministère des Transports, digne successeur du Bureau des chemins de fer, s'arroge 59% des messages, ce qui en fait le chef de file de la mission ferroviaire au sein du gouvernement. Les données permettent de ventiler, par sous-secteur administratif, l'origine du discours au sein du ministère. Ainsi, le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (17,6%), les divers services ayant eu pour vocation l'étude, le développement et la planification des systèmes de transport (16,8%), le Bureau des sous-ministres (12%), le Bureau du ministre (10,4%) et le Service du transport ferroviaire (4,8%) se sont partagé cette mission.

Le second intervenant gouvernemental, c'est le Conseil exécutif, comprenant le Bureau du Premier ministre, qui occupe 22,6% de tous les messages issus de la fonction publique. Comme il en sera question dans le prochain chapitre, le Conseil est toujours, et plus que jamais, le coeur décisionnel en matière de transports au Québec.

Quant aux autres ministères, les résultats obtenus sont en harmonie avec le rôle qu'ils interprètent dans l'élaboration et la gestion de la politique. Leur mission est secondaire par

---

(8) L'absence d'un programme politique adapté aux réalités contemporaines et surtout l'ambiguïté de sa position constitutionnelle contribua à sa perte. Du gouvernement Johnson (1966-1968) au gouvernement Bertrand (1968-1970), l'Union nationale a modifié radicalement ses convictions en bifurquant du statut particulier pour le Québec à l'intérieur de la Fédération canadienne vers le statu quo. Ces tergiversations eurent pour effet de canaliser vers le Parti québécois l'électorat nationaliste.

rapport au ministère des Transports; toutefois, il n'en représente pas moins de 18,4% de la totalité du discours.

De l'étude de la représentativité d'intérêt, il ressort que le transport ferroviaire urbain ne semble pas être un thème dominé, comme au XIXe siècle, par de grands groupes financiers. Ce sont plutôt les bourgeoisies locales (p. ex. maires et membres de Conseils municipaux) et les groupes populaires qui s'arrogent cette activité. Par leurs gestes, ils ont pour ambition de récolter bien sûr des fruits personnels (p. ex. ascendance au sein de la société), mais surtout de bonifier le prestige et le développement de leur communauté tout en participant à l'essor de l'agglomération montréalaise. Ce qui caractérise ces intervenants, c'est que leur aire d'action politique et leurs discours se recoupent avec la base géographique d'où est issu leur pouvoir. Les ambitions qui les animent ainsi que la vocation octroyée au transport sur rail, c'est-à-dire le déplacement de personnes sur une base intrarégionale, ne soutenant pas des desseins géopolitiques qui auraient pour effet de soumettre des régions à l'hégémonie de la métropole. Les effets recherchés par la mise en place d'un réseau ferroviaire urbain sont associés avant tout à des problèmes intrinsèques à l'organisation de l'espace montréalais.

Sans pour autant avoir identifié, dans les messages recensés, la présence de promoteurs immobiliers, leurs intérêts quant au développement du réseau ferroviaire urbain sont indirectement défendus par les élus municipaux qui effectuent du démarchage auprès du gouvernement du Québec en faveur de ces infrastructures. Il est tout à l'avantage d'un promoteur foncier ou immobilier de disposer de propriétés localisées à proximité d'un futur axe de transport, connaissant les effets structurants positifs qu'il aura sur l'achalandage d'un commerce ou d'une place d'affaires [(9)]. La construction de ces voies s'intègre notamment dans plusieurs projets de spéculations foncières de promoteurs qui favorisent un accès plus facile à leurs biens-fonds [(10)].

Quant au transport conventionnel, le contexte est beaucoup plus complexe à cerner et les données pouvant confirmer ces faits sont beaucoup plus rarissimes, car les transactions entre les

---

(9) PILETTE, Danielle (1986) L'Urbanisme au Québec: Organisation, législations, perspectives politiques. pp. 63-77.

(10) A cet égard, le cas du projet immobilier de la Grande place dans la ville de Québec, où le gouvernement local voulait, en 1989, implanter un système de métro de surface afin de favoriser l'accès à ce site, constitue un exemple des relations existantes entre un promoteur et une municipalité. Dans la présente situation, cette dernière fit du démarchage auprès du gouvernement du Québec en vue d'obtenir les deniers nécessaires pour assurer la concrétisation de ce système de transport devant servir les fins d'investisseurs privés.

gouvernants et les collectivités engagés dans ce processus sont de nature beaucoup plus officieuse et même secrète que celles entourant le transport collectif. Malgré le fait que ces groupes agissent de façon beaucoup plus discrète que les associations issues de la population, leur ascendance sur la structure gouvernementale est perceptible. Au sein du cadre sociétal de recherche, ils sont installés à un palier socio-économique supérieur, tandis que leur pouvoir est généralement exogène géographiquement à l'État québécois, étant localisé dans l'environnement canadien ou mondial.

Ces groupes qui sont des puissances financières majeures et étrangères, ont eu pour effet d'orienter au cours de la décennie 1970, essentiellement sous les administrations libérales, le volet chemin de fer conventionnel de la politique ferroviaire québécoise. Comme il en sera question plus tard, les déterminantes qui menèrent à la création du traversier-rail reliant Matane à Baie-Comeau, sont liées à ces influences extérieures qui avaient des prérogatives géopolitiques afin de mieux intégrer cette région au reste du réseau ferroviaire nord-américain.

16.2 L'ORIGINE ETHNIQUE

Deux réalités contrastent dans l'analyse de contenu. Désormais, les Québécois francophones occupent la presque totalité du discours ferroviaire (92,1%). Ce chiffre surpasse leur poids démographique au sein de l'État québécois où ils forment près de 80% de la population.

Signe des temps, les anglophones ont perdu, dans ce secteur, leur influence jadis légendaire alors qu'auparavant ils jouaient un rôle stratégique dans le développement ferroviaire québécois. Quatre pour cent du discours est imputable à cette communauté, ce qui équivaut à leur poids démographique au sein de la société, qui ne cessa de décliner entre 1971 et 1986, alors qu'il passa de 10,6% à 5% [(11)].

En parallèle, les groupes ethniques d'origine autre que française ou britannique ainsi que les nations amérindiennes autrefois absents de ces débats, contribuent dorénavant à l'élaboration de la politique ferroviaire (3,6%). Cela démontre qu'ils ont entrepris de prendre la place qui leur revient. Toutefois, leur importance numérique par rapport à la réalité est déficiente, sachant que leur présence au sein de la population québécoise, entre 1971 et 1986, progressa de 10,4% à 17,3% [(12)].

---

(11) Recensements du Canada de 1971 et 1986.

(12) Ibid.

Leur participation prend deux formes, soit comme intervenants secondaires, notamment lorsqu'ils interviennent par le biais d'un groupe de pression, ce qui se produit dans 29% des cas ou lorsqu'ils agissent comme acteur principal en participant au processus décisionnel, situation qui est la plus fréquente (71%). Relativement à cette dernière option, les données recueillies indiquent qu'au sein des instances gouvernementales, où leur message compte pour 3,6% des interventions, la présence des groupes ethniques minoritaires se concentre principalement au sein de la députation libérale siégeant à l'Assemblée nationale (68,2%) et à l'intérieur du ministère des Transports (31,8%). Du côte des anglophones, le même phénomène est constaté, alors que 56% des messages venant de cette communauté émanaient de ce ministère. Cette tendance s'explique par le fait que traditionnellement le Parti libéral a recueilli le vote des minorités ethniques (13), en raison de certaines positions politiques prises à leur égard (14).

Transports Québec ayant eu besoin de spécialistes des systèmes ferroviaires qu'il pouvait difficilement recruter chez les francophones où le bassin de main-d'oeuvre disponible pouvant oeuvrer dans ce secteur était restreint, notamment en raison de l'absence d'une tradition ferroviaire au sein de cette communauté, les autorités du ministère ont dû faire appel à des diplômés issus des groupes minoritaires.

Cette situation qui prévalait au début des années 1970 a évolué avec la formation d'universitaires francophones ayant les qualifications requises pour occuper ces postes. A la fin des années 1980, ceux-ci avaient amorcé le rattrapage qui s'imposait, nommément grâce aux mesures prises par le ministère des Transports. Le *Programme de bourses d'études et de recherche dans le domaine du transport*, instauré en collaboration avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR), constitue une de ces initiatives.

16.3 LA REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE DU DISCOURS

Dans les 103 années antérieures, il apparaît avec évidence que la région de Montréal domina le discours des émetteurs. Elle constituait l'assise géographique sur laquelle s'appuyaient leurs projets de chemins de fer.

---

(13) MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Les Québécois sont tous québécois. p. 8.

(14) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Une richesse à renouveler: Programme politique. pp. 57-58.

Au cours de la troisième période, le gouvernement démontra sa volonté politique d'occuper entièrement le champ juridictionnel ferroviaire sur la totalité de l'espace québécois (15). La *Loi des Transports*, sanctionnée en 1972, qui réitérait ses responsabilités dans ce secteur, fut le premier geste en ce sens (16). En réaffirmant ainsi sur papier sa souveraineté ferroviaire, le gouvernement démontrait sa compréhension de la forte imbrication existant entre l'aménagement du territoire, le développement économique régional et les modes de transports.

Toutefois, dans la pratique, les messages ainsi que les extrants financiers de la politique ferroviaire se sont concentrés géographiquement à la région de Montréal. Comme il en a déjà été discuté, bien que la *Loi constitutionnelle de 1867* accorde à l'Assemblée nationale des pouvoirs s'étendant à l'ensemble du territoire québécois, les ramifications continentales de la plupart des voies ferrées établies au Québec annihilent cette compétence en raison des dispositions de cette même loi. Cette juridiction se voit morcelée géographiquement. Dans la réalité, le pouvoir québécois se limite aux zones urbaines et aux tronçons isolés du réseau canadien.

> Il s'en trouve que le territoire québécois ne correspond pas, de ce point de vue, au territoire délimité par la géographie politique: juridiquement, le Québec ne jouit pas de l'intégrité de son territoire. (17)

Les figures 16.3, 16.4 et 16.5 illustrent cette *montréalisation* forcée en partie mais non exclusivement par les prérogatives constitutionnelles où la majorité des acteurs privilégient ce territoire (18). Les forces sociétales (93,3%) sont de loin les plus attachées à la région métropolitaine, suivies des membres de l'Assemblée nationale (79,6%) et de l'administration publique (72,6%).

De l'ensemble des agents sociétaux répertoriés, il n'est alors guère étonnant de constater que la plupart proviennent de la région de Montréal, ce qui a eu pour effet d'influencer les résultats obtenus. Ces groupes, dont la portée géographique du discours se circonscrit dans l'espace, s'attardent presque uniquement au transport sur rail à vocation urbaine. Ceci n'est pas surprenant, sachant que les personnes qu'ils représentent, résident et sont confrontées à des questions inhérentes à ce type de technologie et aux limitations géopolitiques imposées par les

---

(15) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Les transports au Québec. p. 129.

(16) Loi des transports. S.Q. 1972, c.55.

(17) BROSSARD, Jacques (1972) Le Québec possède-t-il son territoire. p. 14.

(18) Le chapitre 17 abordera ces causes qui sont extrinsèques aux dispositions constitutionnelles qui ont contribué à ce processus de replie géographique sur la région de Montréal.

compétences territoriales qu'ils possèdent (p. ex. un maire n'a juridiction que dans les limites de sa municipalité). Leur activité de démarchage dans ce secteur est donc restreinte aux problèmes de développement urbain proprement montréalais, excluant une analyse intégrée de ce mode de déplacement sur la totalité des régions de l'État québécois.

En antinomie, les forces gouvernementales ont une perspective géographique qui s'étend à l'ensemble du territoire sur lequel elles exercent leur souveraineté, c'est-à-dire l'État québécois. Dans le cadre de la politique, leurs actions sont concentrées dans l'espace montréalais, mais le développement de la nation, exige qu'ils épousent une vision globale.

L'attitude des autorités gouvernementales n'est guère étonnante, car étant au service de l'intégralité du peuple, elles doivent conserver une perception universelle de l'aménagement du territoire et du développement économique régional qui doit dépasser les limites de la région de Montréal. Dans le contexte de la politique québécoise, le traversier-rail reliant le Bas-Saint-Laurent à la Côte-Nord constitue un excellent exemple, où le gouvernement a contribué à l'intégration géographique au circuit commercial nord-américain, d'une région naguère isolée du réseau ferroviaire continental.

Toujours dans la même perspective d'intervention géographique globale, le programme d'aide à la conservation du réseau ferroviaire de base proposé en 1990 par le ministre des Transports, Sam Elkas, constitue une nouvelle étape en ce sens [(19)]. Le programme devrait doter le gouvernement du Québec d'un instrument d'intervention géographique qui lui permet de mieux contrôler l'aménagement de son territoire, en soutenant par une aide financière aux entreprises ferroviaires régionales, la préservation de l'intégrité des tronçons ferroviaires vitaux au développement économique régional.

Nonobstant l'intérêt apparent des gouvernants pour le développement du réseau ferroviaire régional, il en est autrement au sein des forces sociétales qui, dans seulement 5,7% de leurs interventions, réfèrent aux régions périphériques (tableau 16.1). Quant aux élus du peuple (12,1%) et aux fonctionnaires (14%), ils sont plus sensibilisés aux problèmes ferroviaires auxquels sont soumises ces contrées qui dépendent des moyens de transport pour assurer leur développement.

---

(19) HARDY, Dominique. Le Québec a une politique pour sauver des voies ferrées. Le Soleil. 15 janvier 1990. pp. A1 et A2.

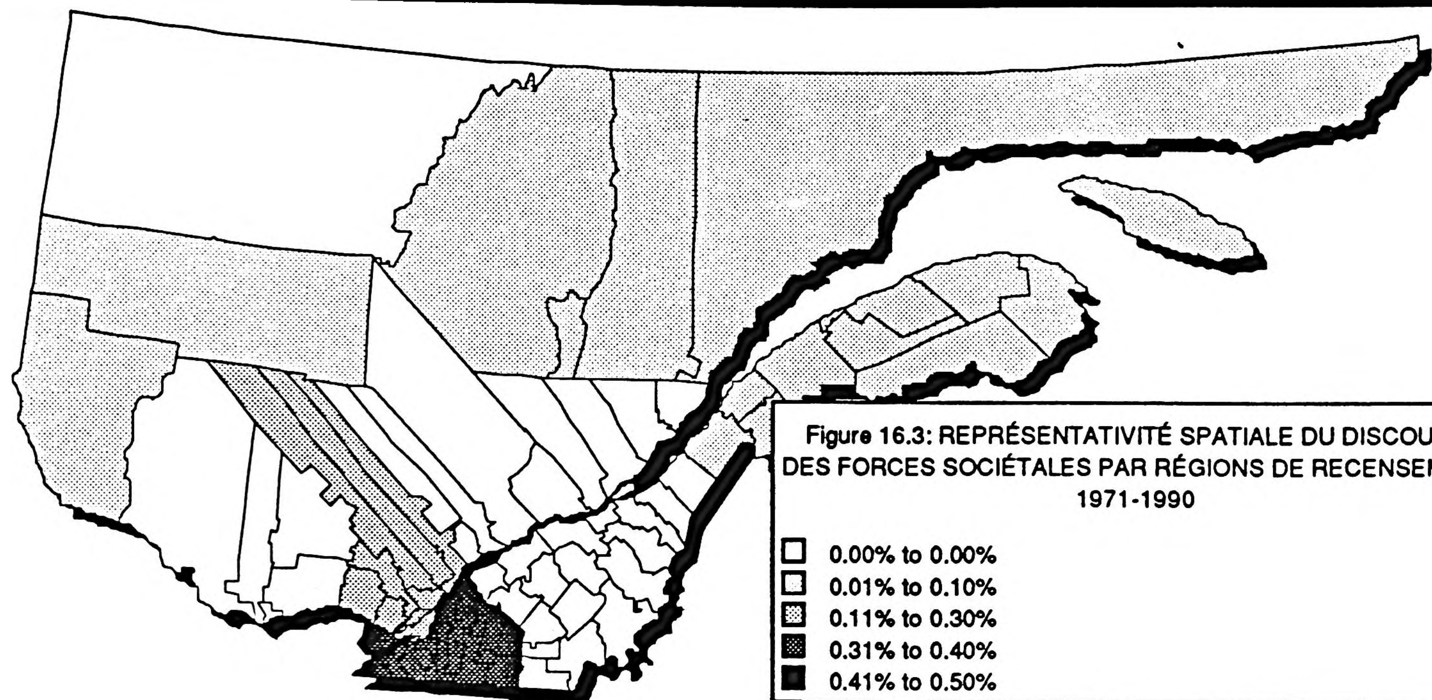


Figure 16.3: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT 1971-1990

Échelle 1: 8 300 000

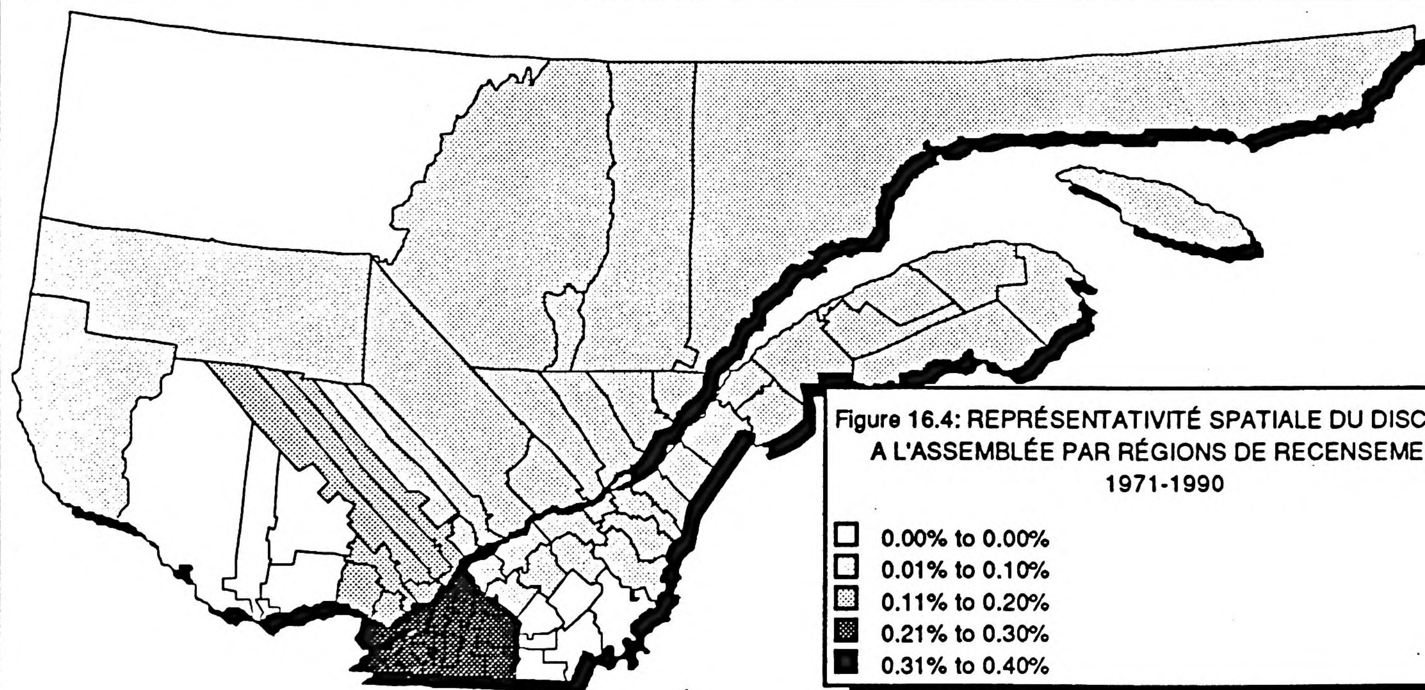


Figure 16.4: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS A L'ASSEMBLÉE PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT 1971-1990

Échelle 1: 8 300 000

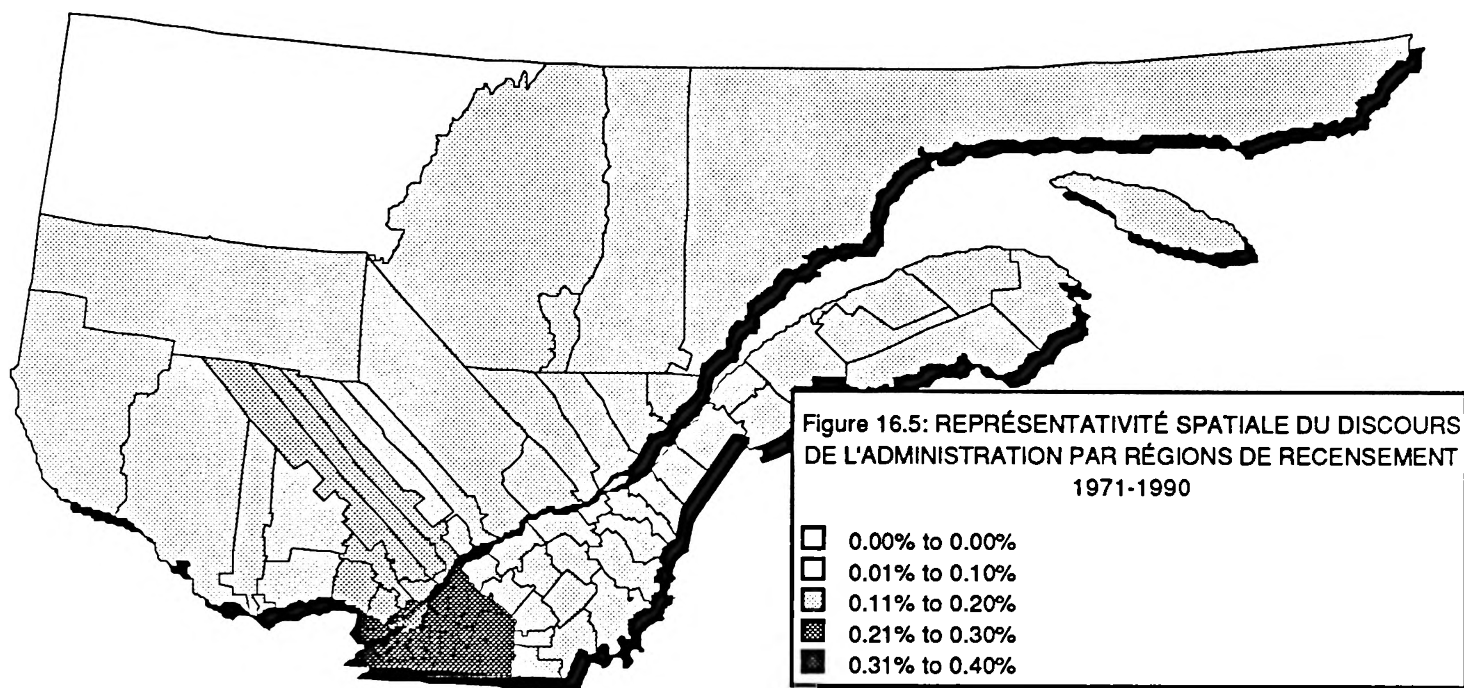


Figure 16.5: REPRÉSENTATIVITÉ SPATIALE DU DISCOURS DE L'ADMINISTRATION PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT 1971-1990

Échelle 1: 8 300 000

Tableau 16.1: DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUES DES SUBSIDES AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DU DISCOURS DES FORCES SOCIÉTALES ET GOUVERNEMENTALES (1971-1990)

Administration publique	Députés	Forces sociétales	Subsides
1. Montréal	1. Montréal	1. Montréal	1. Montréal
2. Côte-Nord	2. Saguenay-Lac-St.	2. Côte-Nord	2. Côte-Nord
3. Saguenay-Lac-St.	3. Québec	3. Saguenay-Lac-St.	3. Est du Québec
4. Abitibi-Témiscamingue	4. Côte-Nord	4. Est du Québec	4. Bois-Francs
5. Est du Québec	5. Est du Québec	5. Abitibi-Témiscamingue	
6. Mauricie-Bois-Francs	6. Abitibi-Témiscamingue	6. Québec	
7. Outaouais	7. Mauricie-Bois-Francs		
8. Québec	8. Outaouais		
9. Estrie	9. Estrie		
14%	**12,1%**	**5,7%**	
	Régions périphériques		

La forte concentration géographique du discours dans la métropole démontre que le rôle octroyé au transport ferroviaire a évolué. Alors qu'à la fin du XIXe siècle, la colonisation battait au plein, le rail était perçu comme l'enfant prodige devant vivifier l'organisation des terres pionnières. La portée du chemin de fer devant alors avoir un impact sur plusieurs centaines de kilomètres carrés.

Dans les années 1970 et 1980, les ambitions investies par les intervenants québécois, en raison des pouvoirs limités de l'Assemblée nationale, se sont transformés en actions géographiques réduites à certaines régions correspondant aux grands projets de développement économique québécois (figures 16.3, 16.4 et 16.5).

Distribution géographique du discours et des extrants financiers de la politique ferroviaire

Le gouvernement du Québec a contribué à des projets ferroviaires dans les régions de Montréal, de l'Est du Québec, de la Côte-Nord et des Bois-Francs. Les données budgétaires présentées dans le chapitre huit permettent d'établir une corrélation entre la représentativité géographique du

discours général et le fait que 98% des deniers publics ont été investis dans la région de Montréal. Le poids démographique de cette région, les considérations d'ordre politique qui lui sont associées, ainsi que les problèmes urbains auxquels est confrontée la métropole, ont concouru à la concentration géographique des investissements publics sur ce territoire [20].

Quant aux trois autres régions, elles se sont partagé deux pour cent des crédits votés par le Parlement. Néanmoins, malgré l'apparence de ce déséquilibre interrégional entre Montréal et les régions, les retombées des projets mis de l'avant ne sont pas intimement liées aux extrants monétaires. La contribution québécoise à l'implantation du traversier-rail, bien qu'elle se soit limitée à 3 831 000$, n'en a pas moins généré des effets géo-économiques et géopolitiques qui n'ont aucune commune mesure avec l'investissement nécessaire.

Dans le discours analysé des deux territoires affectés par ce projet, soit l'Est du Québec et la Côte-Nord, c'est cette dernière qui a reçu le plus l'attention des émetteurs (tableau 16.1). Cette région a suscité l'intérêt des intervenants, car les bénéfices que la région en retire, sont beaucoup plus élevés que ceux qui furent générés dans l'économie de la rive opposée du fleuve Saint-Laurent par l'avènement du traversier-rail. Ce lien fluvial contribua au désenclavement d'une région jusque-là dépendante de la route et du transport maritime.

Par ailleurs, les effets des investissements effectués dans les Bois-Francs s'étant bornés à la construction de 1,8 km de voies ferrées par la Société du parc industriel du centre du Québec, ayant eu des effets minimes sur l'aménagement du territoire de l'espace géographique régional visé, il n'est pas étonnant que cet équipement ait suscité peu d'attention de la part des agents.

A la lueur de cette analyse, il apparaît que plus le bassin de population visé est important, que les usagers potentiels d'un service ferroviaire sont nombreux, que les fonds impliqués sont appréciables et que les effets d'un projet sur le territoire et l'essor économique sont majeurs pour la stratégie de développement des municipalités ou des régions touchées, plus ils suscitent les passions des intervenants. A l'opposé, un programme comme celui du traversier-rail, même si ses effets géopolitiques sont fondamentaux pour le développement économique régional, a suscité une attention moindre chez les citoyens et les groupes populaires pour trois raisons. En terme quantitatif, peu d'individus sont concernés par l'établissement du lien ferroviaire interrive. L'investissement consacré par le gouvernement est très inférieur aux sommes injectées

---

(20) En 1986, 56,8% de la population québécoise résidaient dans la région de Montréal. Ces mêmes citoyens élisaient à l'Assemblée nationale plus de la moitié des députés y siégeant.

annuellement dans le transport collectif de la région de Montréal. Finalement, cet équipement est avant tout au service d'éléments exogènes à l'État québécois.

Devant ces faits, il est permis d'affirmer l'existence d'un lien entre la portée géographique des forces en présence, ainsi que des intérêts politico-économiques défendus avec les régions auxquelles elles font référence dans leurs discours.

16.4 L'OBJET D'INTERVENTION

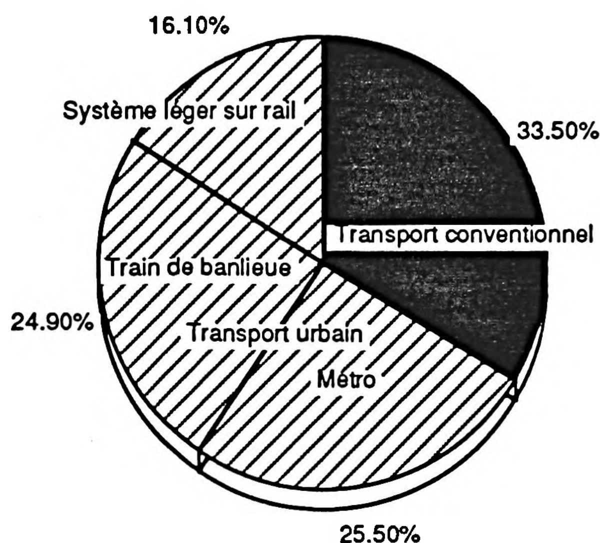
Au Québec, ces années auront été celles où le pouvoir politique appuya pour la première fois le transport en commun au détriment du transport individualisé. Le gouvernement a investi, dès le début de la décennie 1970, plusieurs millions de dollars afin d'atténuer les problèmes engendrés par la diffusion de l'automobile, lesquels occasionnent une pression intense sur l'aménagement du territoire, en mettant en péril la qualité de vie et l'environnement, tout en favorisant une croissance de la dépendance énergétique du Québec.

La figure 16.6 révèle que cette sympathie pour des alternatives au transport individuel des personnes se répercuta sur le rôle octroyé au transport sur rail par les émetteurs (Annexe J). Une majorité de messages révèle que les chemins de fer à vocation urbaine retiennent l'attention de 66,5% des émetteurs. Ventilés, le métro et le train de banlieue sont les systèmes les plus populaires auprès des agents avec respectivement 38,3% et 37,4%, tandis que le système léger sur rail reçoit 24,3% de leur considération. Les deux premiers moyens étant mieux connus, car étant déjà présents dans la région de Montréal, l'écart constaté trouve sa justification.

Ce profil contraste singulièrement avec les décennies antécédentes où ces modes n'étaient le centre d'intérêt que de moins de deux pour cent des intervenants. Elle démontre la prépondérance de l'espace urbain sur l'espace rural qui ne regroupe plus désormais qu'une faible minorité de la population québécoise.

En parallèle, le transport sur rail conventionnel suscite encore la considération des émetteurs, toutefois, dans une proportion beaucoup plus faible qu'auparavant (33,5%). Ceci démontre que le gouvernement du Québec s'est attribué une nouvelle vocation dans le domaine ferroviaire en repositionnant ses activités dans un sous-secteur où sa compétence constitutionnelle lui permet d'agir avec une autonomie certaine. Cela est en contradiction avec la situation ayant prévalue dès la fin du XIXe siècle, avec l'immixtion fédérale dans le transport ferroviaire conventionnel.

Figure 16.6: OBJET DE L'INTERVENTION, 1971-1990



Au sein des forces gouvernementales, les députés affiliés aux deux principales formations politiques, soit le Parti libéral (69,7%) et le Parti québécois (69,3%), s'entendent dans une propension quasi égale à appuyer le chemin de fer urbain. C'est donc dire que les hommes politiques ont su ajuster leur discours à la nouvelle vocation octroyée au transport ferroviaire en milieu urbain. Toutefois, c'est le Parti québécois qui a su le mieux récupérer ce virage en faveur du transport en commun, en proposant un moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes, afin de réaffecter les sommes économisées au transport collectif (21).

Dès le début des années 1980, le volet transport de son programme politique établit que le "transport en commun [est] une priorité essentielle" qui doit être concrétisée, notamment par des investissements massifs "dans le prolongement du réseau de métro de Montréal, dans les métros régionaux et les trains de banlieue" (22). L'édition 1989 du programme péquiste ne fait plus référence au moratoire en favorisant de nouveau la construction d'autoroutes, dans le dessein d'aider le développement régional (23). Contrairement à leur opposant politique, en vue de contrecarrer les effets structurants de ces infrastructures qui ont une influence indéniable sur l'organisation spatiale, favorisant l'étalement urbain ainsi que le gaspillage de centaines

---

(21) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982. p. 43.

(22) Ibid.

(23) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Programme du Parti Québécois: Édition 1989. pp. 52 et 57.

d'hectares de terres à potentiels agricoles élevés, il n'est pas prévu d'ajouter de nouveaux kilomètres de routes au réseau montréalais. Ce choix est dicté par des prérogatives socio-économiques et géographiques, reflet d'une vision de développement territorial à long terme s'enchâssant dans le projet de société péquiste. L'étude du programme de cette formation démontre que ses membres ont adopté une position claire, visant à appuyer sans réserve le transport en commun, en vue de concourir au développement durable permettant d'assurer un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire.

Quant au Parti libéral, ses objectifs sont à court terme c'est-à-dire essentiellement électoralistes. Il favorise les grands travaux de constructions routières morcelant du même coup l'enveloppe budgétaire devant être attribuée au développement du transport en commun. En antithèse aux Péquistes, les Libéraux s'obligeaient en 1981:

> [...] à accélérer les travaux routiers de manière à relancer les projets d'axes routiers dont la construction avait déjà été décidée par le gouvernement libéral précédent mais dont la mise en oeuvre a été freinée ou annulée par le gouvernement actuel. [24]

Cette option génère un impact positif sur l'activité économique, solution fort populaire auprès de l'électorat mais qui est éphémère (p. ex. création d'emplois temporaires). Toutefois, les conséquences intrinsèques de ce choix sur la géographie montréalaise risquent d'entraîner à long terme des effets pernicieux (p. ex. l'étalement urbain, croissance de la quantité d'énergie consommée). Bien qu'ils appuient le transport en commun sur rail en proposant dans leur programme de 1981 (c'est une des rares fois où le Parti libéral aborde la question du transport en commun) à s'engager à prolonger le métro et à développer le réseau des trains de banlieue, leur position est ambiguë et instable dans le temps, face à cette avenue, ce qui contraste avec les intentions péquistes.

Au sein de l'administration publique, le cheminement quant au transport ferroviaire urbain est identique, mais son intensité est atténuée (57,2%). Ce chiffre s'explique par l'importance des dossiers à caractères extraurbains que doivent gérer les ministères et organismes québécois (p. ex. le traversier-rail ou la défense des intérêts du Québec quant au service ferroviaire pan-canadien).

Les forces sociétales qui orientent leurs messages vers l'appareil gouvernemental ont pour objectif dominant d'agir sur cette structure, en vue d'obtenir la concrétisation de certains extrants (p. ex. la construction d'une nouvelle ligne de métro). Il n'est donc pas étonnant de constater

---

(24) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) La société libéral de demain. p. EC-XV/2.

que 74,1% des objets de ces émetteurs ont pour dessein les chemins de fer urbains sachant qu'elles estiment, tout comme leurs ancêtres du XIXe siècle, que le gouvernement québécois est l'acteur central qui détient les leviers techniques, légaux et financiers pour faire progresser et opérationaliser leur demande.

Les corps municipaux (84,1%) et les forces issues du peuple (76,3%) sont les plus ardents défenseurs du transport urbain, alors que l'entreprise privée s'avère la moins partisane des systèmes dérivés avec 34,4%, les préférant aux chemins de fer conventionnels. Cet écart trouve son explication dans le fait que les groupes populaires sont davantage concernés par les chemins de fer urbains, sachant qu'ils affectent l'aménagement du territoire et offrent aux citoyens un moyen économique pour se déplacer dans l'agglomération montréalaise. Moins soucieuse d'aborder les grandes questions sociétales auxquelles est confronté l'État québécois, l'entreprise privée concentre son attention sur le transport sur rail conventionnel (65,6%), car c'est de lui que dépendra son efficacité à mieux desservir ses marchés.

A la lueur de ce dernier constat, il est clair que les besoins d'une clientèle influencent grandement dans son discours ses choix de système. Tandis que le chemin de fer à vocation marchande génère des effets moins rigoureux sur les individus que sur les entrepreneurs qui y ont recours, le transport urbain affecte plus directement les citoyens, ceux-ci étant plus susceptibles de l'utiliser quotidiennement dans leurs déplacements, alors que le transport ferroviaire interurbain de passagers est beaucoup moins fréquenté par les Québécois qui ne l'utilisent qu'occasionnellement (25). Par ailleurs, comme il en sera question plus loin, le support qu'apportent les forces sociétales et le gouvernement au transport urbain n'est pas étranger à la volonté politique d'appuyer l'essor d'une industrie nationale des équipements ferroviaires, dont Bombardier Incorporée serait le centre d'attraction. Ce sentiment a été principalement identifié sous les administrations péquistes, où la multinationale québécoise qui est un des leaders mondiaux dans la production de ce type de matériel, se vit octroyer l'attention du gouvernement.

La valse des systèmes de transport ferroviaire

Cette volonté de développer à tout prix l'industrie du matériel ferroviaire québécois n'a pas eu que des conséquences heureuses auprès des élus tant municipaux que québécois. Le cas de la ville de Laval constitue un exemple flagrant de cette situation. Entre 1974 et 1989, trois types de

---

(25) En 1987, 480 399 000 citoyens ont emprunté le transport en commun urbain contre seulement 3 889 000 pour le transport en commun interurbain. -Cité dans: QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Mémento statistique du transport au Québec Données 1986 et 1987. p.44.

système ferroviaire ont été invoqués par les autorités municipales, soit un métro de surface, un métro souterrain et même un monorail de type Mark VI, semblable à celui desservant le complexe touristique de Walt Disney World (Floride), pour relier le centre-ville de la métropole à l'île Jésus.

Lors de la Commission parlementaire sur le plan de transport de la région de Montréal qui s'est tenue en janvier 1989, cette situation est apparue d'autant plus évidente que, tant dans le discours du ministre des Transports que dans celui des représentants municipaux, les aspects techniques ont eu préséance sur l'analyse des grands principes en matière d'aménagement du territoire et les besoins sur lesquels devrait reposer le choix du système optimal. Le député du comté de Lévis, Jean Garon, souligna que:

> [...] ce n'est pas là le problème d'une commission parlementaire; ce sont les orientations, et laissez aux techniciens la partie qui leur appartient. [...] Mais quand je vois le ministre qui demande: Aimeriez-vous tel type d'équipement, ou tel autre type d'équipements? [...] Ce n'est pas cela une commission parlementaire, mais les grandes orientations, c'est ce qui est important. (26)

Lorsque le ministre Côté demanda au maire de Laval, Claude Lefebvre, pourquoi il privilégiait dorénavant le monorail au détriment du métro, celui-ci invoqua que son nouveau choix était dicté par des considérations économiques, sachant que le monorail "coûte entre 25% et 40% du coût du métro traditionnel" (27), tout en éludant les effets de ce choix sur l'aménagement du territoire. Sa décision était avant tout motivée par le désir d'obtenir coûte que coûte un lien ferroviaire avec Montréal. Pour ce faire, le maire désirait soumettre au gouvernement un projet moins dispendieux susceptible de recevoir son approbation à court terme.

Devant cette attitude, un porte-parole du Parti lavallois qui siège dans l'opposition municipale à ville de Laval, critiqua le caractère superficiel du débat:

> On sait qu'un monorail, [...] c'est une technologie faisable; on le sait, mais ce n'est pas là la question. La question ce n'est pas de savoir si le monorail est faisable. La question est de savoir: Est-ce qu'un monorail, un train de banlieue, un autobus bimode ou le prolongement du métro, c'est la meilleure façon de résoudre les problèmes de transports particuliers de Laval? [...]

---

(26) Commission de l'aménagement et des équipements. Jean Garon, 27 janvier 1989, p. CAE-2887.

(27) Commission de l'aménagement et des équipements. Claude Lefebvre, 24 janvier 1989, p. CAE-2613.

> Vous avez, M. le ministre, fait allusion à une panoplie relativement large de moyens de transport. [...] mais notre point de vue [...] est d'abord de bien identifier les problèmes et les besoins, et c'est par là que nous allons commencer. (28)

Il est évident que la méconnaissance des élus et l'influence d'une firme comme Bombardier sur les choix d'une municipalité, sont perceptibles et ne tiennent pas toujours compte de critères objectifs. Dans le cas lavallois, c'est la multinationale québécoise qui a réalisé pour la ville, une présentation technique vantant les mérites de ce système. La compagnie n'avait pas avantage à déprécier son monorail, même si ce véhicule ne convenait pas nécessairement aux besoins du territoire, d'autant plus que les particularités techniques propres au monorail, c'est-à-dire l'établissement d'une voie en hauteur risquait de devenir un désastre pour l'environnement urbain (29). De plus, une telle option n'avait rien pour annihiler les problèmes d'intermodalité auxquels est confrontée l'agglomération de Montréal.

Les groupes ethniques et l'objet d'intervention

Finalement, la segmentation ethnique indique que les différents groupes ont un objet d'intervention identique, soit le transport urbain, avec respectivement 66,3% pour les francophones, 69,4% pour les anglophones et 71,4% pour les autres groupes ethniques.

L'écart existant entre les francophones et les autres groupes trouve son explication dans la concentration géographique de ces communautés dans la région montréalaise et par leur préoccupation pour les problèmes de la métropole qui constitue leur milieu de vie. Quant aux résultats de la majorité qui démontrent un intérêt plus grand pour le transport sur rail conventionnel, ils constituent un indice d'une vision géopolitique recouvrant l'ensemble de l'État québécois.

16.5 LES ASPIRATIONS INVESTIES

Durant la période 1971-1990, l'analyse démontre que les données obtenues dans cette section sont caractérisées par une forte diversification des aspirations investies, où prédomine une détermination d'exercer un meilleur contrôle sur le développement de l'État (Annexe K).

---

(28) Commission de l'aménagement et des équipements. Bernard André Genest, 8 février 1989, p. CAE-3191.

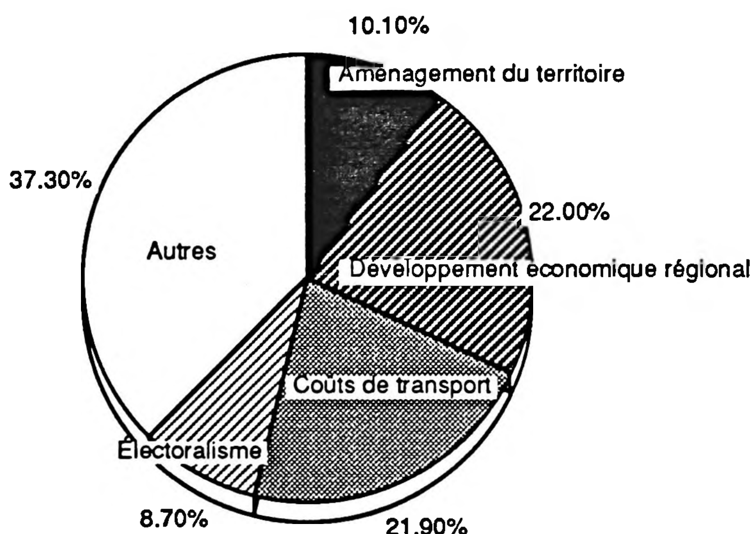
(29) Commission de l'aménagement et des équipements. Pierrette Roussin, 8 février 1989, p. CAE-3188.

L'objectif sous-jacent à cette démarche est de contribuer à maximiser la puissance du Québec, tant sur le plan national qu'international, en vue d'optimiser les effets de diffusion du transport sur rail au sein du système géographique et socio-économique québécois.

Aspirations investies et géographie

Tout comme leurs prédécesseurs, les groupes démontrent une volonté de tirer profit des déterminantes géopolitiques et géo-économiques du Québec (figure 16.7). L'aménagement du territoire (10,1%) et le développement économique régional (22%) se taillent, encore une fois, une place enviable parmi les motivations intrinsèques en étant présents dans 32,1% des messages recensés. Toutefois, analysées par sous-catégorie, il est manifeste que les motivations des agents sont désormais éloignées de celles ayant prévalues au XIX[e] siècle. L'agriculture et la colonisation qui jadis étaient les raisons d'être des chemins de fer, sont des reliquats qui ne sont plus les cibles des émetteurs. La première ne réussissant pas à amasser 0,5% des messages, tandis que la seconde est ignorée.

Figure 16.7: ASPIRATIONS INVESTIES, 1971-1990



Dans l'ensemble, les résultats globaux sont le reflet des aspirations investies par les agents sociétaux et les forces gouvernementales. Seul un écart perceptible entre les choix de ces intervenants est noté en ce qui concerne l'aménagement du territoire où les forces sociétales ont un attrait (13,6%) plus poussé que celui identifié chez les membres du gouvernement (8%). Le

gouvernement, jugeant que son territoire est assez bien pourvu en équipement, veut plutôt porter son action sur le volet développement économique régional, afin de réduire les inégalités interrégionales.

Relations entre les agents et leurs sphères d'interventions

En harmonie avec le proverbe *Plus ça change plus c'est pareil*, il ressort, à une échelle géographique réduite au cadre de la région de Montréal, que les forces sociétales, principalement celles issues des communautés locales ont une attitude et un cheminement qui s'apparentent à celui qui animait les agents du XIXe siècle, alors qu'ils se *battaient*, auprès du gouvernement, afin d'obtenir leur *bout* de voie ferrée.

Ainsi, les municipalités n'hésitent pas à invoquer des arguments proches de ceux déjà introduits dans la période 1867-1920, pour obtenir ce privilège. De l'étude de mémoires déposés aux Commissions parlementaires sur le transport de la région de Montréal tenus en 1982, 1987 et 1989 et des résolutions des Conseils municipaux adressées au gouvernement, cette constante est notée. Les arguments géo-économiques sont dissemblables dans leur forme, ayant subi les mutations imputables à l'évolution de la société québécoise, mais l'objet désiré est analogue. Chacun veut obtenir les moyens pour concourir à l'aménagement du territoire et au développement économique de son aire géographique d'intervention.

Les projets d'implantation de métro souterrain sur les îles Jésus et de Montréal, ainsi que les métro régionaux de surface destinés à desservir l'aéroport international de Montréal (Mirabel) et les régions avoisinantes, s'insèrent dans cette trame. Pour bénéficier des effets d'entraînement crées par ces axes, les agents se sont livrés à un démarchage intense, qui prit la forme de centaines de pages de mémoires déposé auprès du gouvernement.

Lorsqu'en 1974, le ministère des Transports dévoila les quatre options de tracés projetés (figure 16.8), dans le cadre du projet de Transport Rapide Régional Aéroportuaire Montréal Mirabel (TRRAMM) (30), les municipalités sujettes à recevoir ce système se mobilisèrent pour faire pencher la décision gouvernementale en leur faveur. Dans une proposition adressée au gouvernement, les villes de Laval, Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse démontrèrent dans un document synthèse vantant les mérites du trajet empruntant la voie du CP Rail, qu'elles avaient su identifier la portée de la concrétisation éventuelle du TRRAMM pour leur territoire:

---

(30) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système TRRAMM. pp. 93-97.

> Nous proposons que la voie ferrée du Canadien Pacifique deviennent le corridor du système de transport en commun régional et aéroportuaire.
>
> Notre position se justifie du fait que:
>
> 1) Cette voie dessert le bassin de population le plus important de toute la région Nord.
>
> 2) Cette voie traverse la zone au potentiel économique et industriel le plus élevé de la région Nord.
>
> 3) Cette voie concrétisera l'urbanisation déjà entamée dans l'axe central de la région Nord en protégeant les infrastructures et les services déjà implantés par les municipalités (notamment les parcs industriels, les routes et les services publics).
>
> 4) Cette voie multipliera les effets d'entraînement des investissements consentis par les différents niveaux du gouvernement.
>
> 5) Cette voie permettra de desservir et de recueillir un nombre maximum de passagers pour le système de transport collectif dans la région Nord.
>
> 6) Cette voie a déjà été pressentie par plusieurs organismes gouvernementaux dont le SATRA et l'O.P.D.Q comme devant être le corridor prioritaire à desservir. (31)

L'effort de ces municipalités fut vain; le projet n'aboutit jamais pour des considérations qui seront discutées dans le prochain chapitre. Néanmoins, elles démontrent les enjeux politiques qui se trament, tout comme au XIXe siècle autour de ces entreprises qui ont un puissant effet structurant sur les communautés pouvant en recueillir les fruits, sachant que l'organisation de la croissance urbaine repose en grande partie sur la localisation des axes de transports (32).

> [...] le système TRRAMM aura une profonde action structurante sur la région. Sa complémentarité avec le métro dotera Montréal d'un des meilleurs systèmes de transport collectif au monde: le TRRAMM favorisera le développement économique et facilitera la mise en oeuvre des plans d'aménagement proposés pour le territoire. Il constituera un instrument de développement régional de premier ordre. (33)

Le transport sur rail, notamment celui à vocation urbaine, constitue toujours une question où les prérogatives politiques tiennent le haut du pavé dans le discours des élus du peuple.

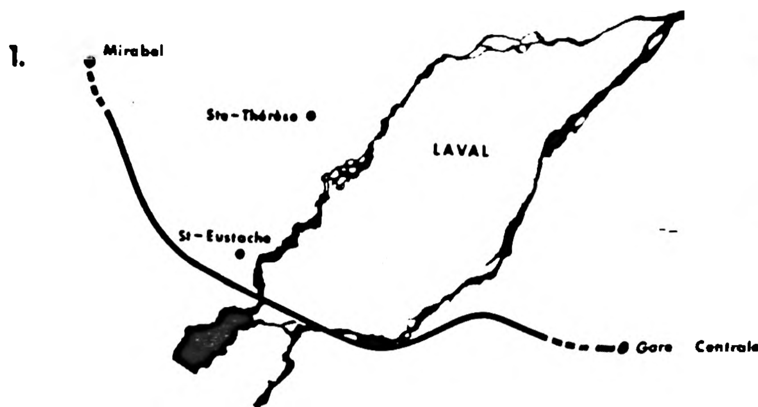
---

(31) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B27-2201A 5, Proposition sur le transport en commun régional et aéroportuaire, 21 janvier 1974.

(32) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 294.

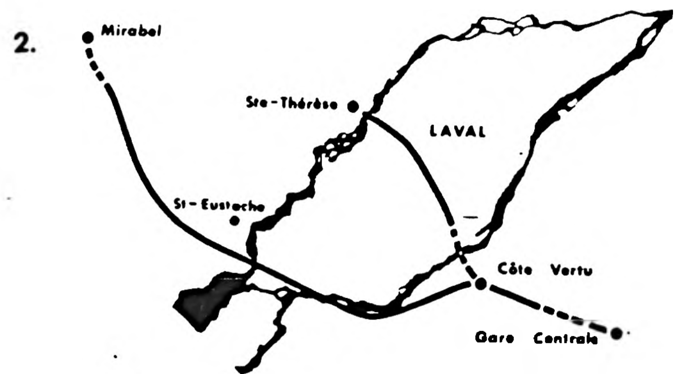
(33) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Op.cit., p. 19.

Figure 16.8: OPTIONS DE TRACES TRRAMM (1974)



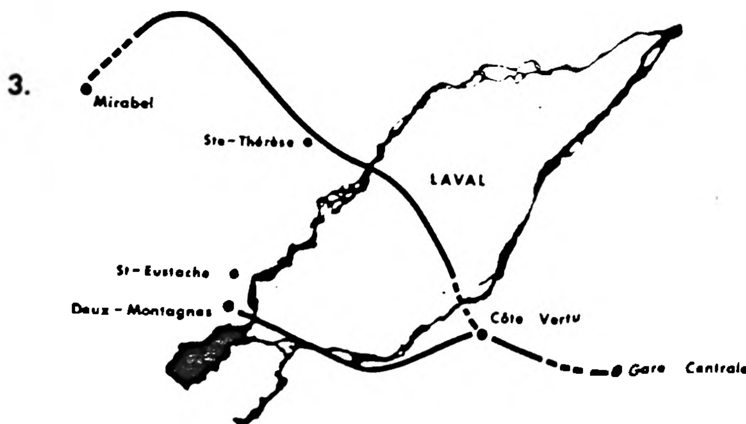
1.

Infrastructure	163.1
Equipements fixes	41.7
Matériel roulant	88.5
Coût total	293.3



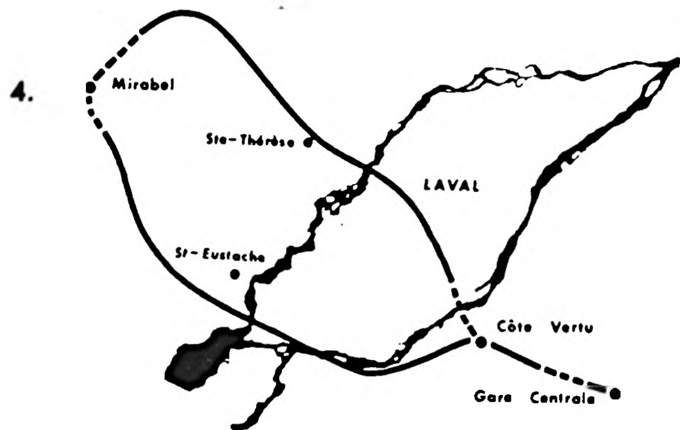
2.

Infrastructure	225.7
Equipements fixes	53.3
Matériel roulant	119.5
Coût total	398.5



3.

Infrastructure	190.0
Equipements fixes	54.0
Matériel roulant	120.8
Coût total	372.8

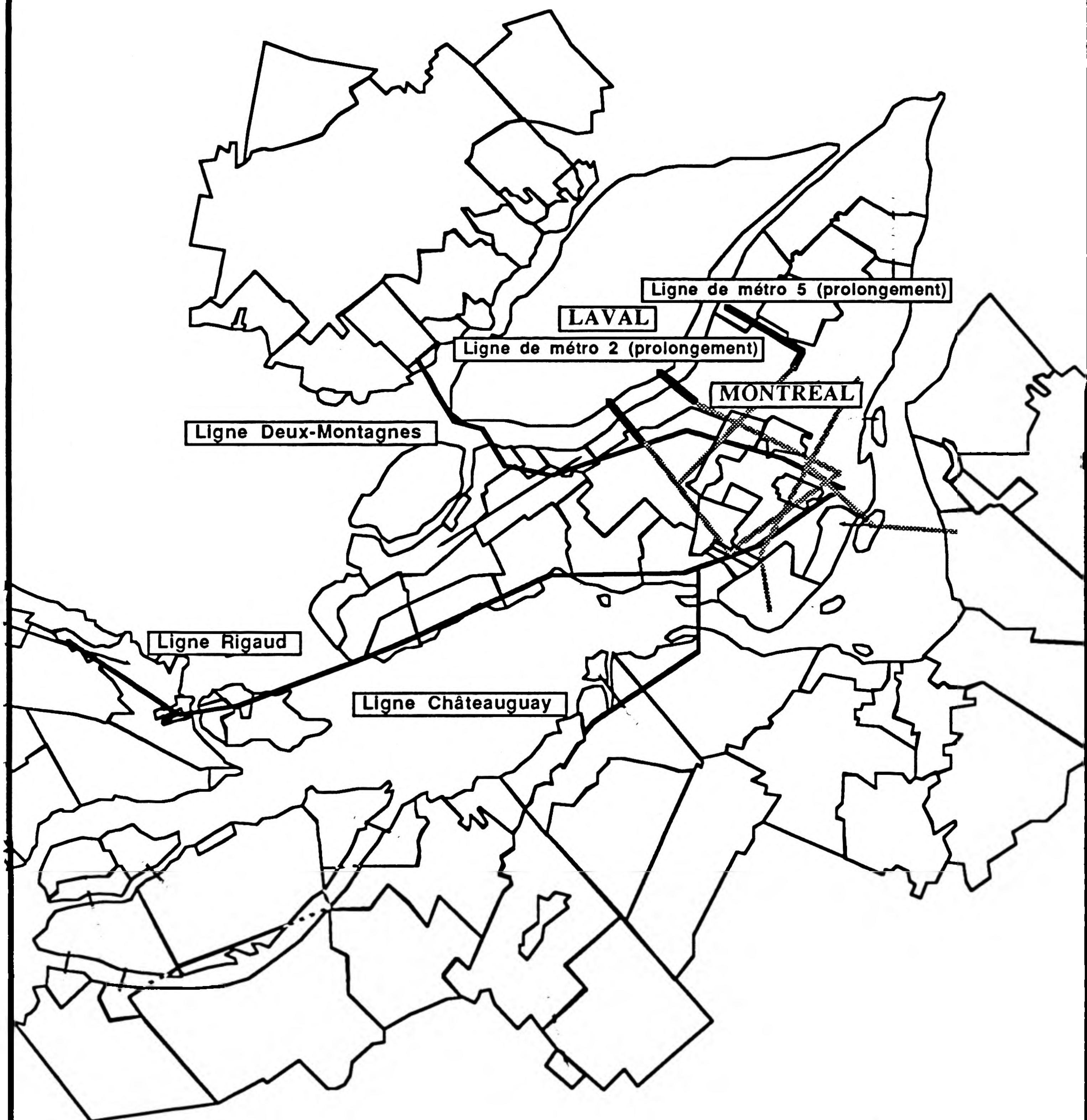


4.

Infrastructure	260.2
Equipements fixes	56.6
Matériel roulant	121.2
Coût total	438.0

Source: QUEBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système TRRAMM. p. 96.

Figure 16.9: PLAN DE TRANSPORT DANS LA REGION DE MONTREAL (1988)



Réseau existant: Ligne grise, Réseau projeté ou modernisé (trains de banlieue): Ligne noire (Tracés approximatifs).

Échelle 1: 350 000

Source: QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998.

Les députés se démarquent par l'électoralisme de leurs propos (21,5%), tendance plus fortement marquée chez les Libéraux (26,9%) que chez les Péquistes (18,8%). De plus, ces derniers sont beaucoup plus attentifs à la portée de la mise en service d'une ligne de transport sur rail sur l'aménagement du territoire (5,8%) et le développement économique régional (22,4%), que les Libéraux qui récoltent pour ces sous-catégories respectivement trois pour cent et 13,7%.

L'analyse des propos tenus par les Libéraux à l'Assemblée nationale, de même que le contenu de leurs programmes politiques, indique que le transport ferroviaire ne constitue pas une question primordiale, sauf peut-être en période électorale. Le scrutin général de septembre 1989 est un exemple de cette instabilité des principes directeurs guidant leurs actions dans ce secteur.

Cette tangente n'est pas novatrice car elle s'inscrit dans la *tradition* ayant prévalu au cours des deux premiers mandats du gouvernement Bourassa. A ce titre, en novembre 1979, le ministre des Transports souligna, même si ses propos sont motivés par des desseins partisans, une vérité quant à l'esprit qui animait le gouvernement Bourassa dans le développement du réseau de métro. Denis de Belleval déclara que sous cette Administration les décisions étaient prises sans:

> [...] pensée directrice en matière de développement des transports en commun dans la région de Montréal; qu'en continuant le métro sans réfléchir d'abord à une conception d'ensemble du développement de ces réseaux de transport, on risquait de donner lieu à des investissements extrêmement coûteux et pas nécessairement optimaux. (34)

Alors que plusieurs intervenants de la ville de Laval réclamaient le prolongement du métro vers l'île Jésus, le premier ministre Robert Bourassa refusa d'engager son Administration, du moins à court terme, à ce qu'un tel projet soit réalisé au cours de son prochain mandat, lequel n'était pas prévu dans le plan d'action 1988-1998 sur le transport pour la région de Montréal. Même s'il s'y montrait favorable, le chef libéral alléguait ne pouvoir aller de l'avant car:

> Les études doivent être actualisées. Quand elles seront complètes, nous discuterons avec les autorités municipales et nous prendrons ensuite les meilleures décisions pour améliorer le transport public à Laval. (35)

Cette déclaration est datée du 22 août. Moins d'un mois s'était écoulé que le 21 septembre, quatre jours avant l'élection, le premier ministre annonça que son gouvernement donnait le feu vert pour le prolongement de la ligne 2 en direction de Laval (figure 16.9). De plus, le métro serait prolongé vers Montréal Nord (ligne 5), tandis que le train de banlieue Montréal-Deux-

---

(34) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. 9901.

(35) Le métro à Laval n'est pas pour demain. Le Soleil. 28 août 1989.

Montagnes serait rénové. Un investissement total de 635 M$ (36) pour l'ensemble de ces travaux.

Chez les Péquistes, la vision qu'ils ont du transport est tout autre. Cette question est officialisée dans leur programme politique. Il constitue un engagement ferme et continu dans le temps que ce parti s'est octroyé démocratiquement, s'inscrivant dans la stratégie d'aménagement du territoire et de développement économique régional sous-jacent à l'avènement d'un État souverain.

Par contre, contrairement aux députés péquistes (25,1%), les Libéraux sont plus attentifs aux coûts de transports (27,9%). Cette différence n'est pas suffisante pour y voir une polarisation entre les deux formations politiques quant à ce point. Néanmoins, c'est une démonstration que cette préoccupation constitue un puissant élément du système politique qui est pris en considération par les décideurs, tout autant que le démarchage effectué par les forces sociétales, car bien que les idées soient inépuisables, les ressources financières du gouvernement sont limitées par sa capacité à générer des revenus.

Quant au nationalisme économique repéré dans le discours, le Parti québécois a une plus forte propension à posséder cette déterminante (4,9%) contre trois pour cent pour les Libéraux. Toutefois, la différence n'est pas assez importante pour s'attarder aux causes justifiant cette divergence. Au sein des forces sociétales, moins d'un pour cent y fait référence.

Des résultats aussi anémiques peuvent étonner sachant que cette période de l'histoire québécoise est marquée profondément par le nationalisme économique qui fonde l'interventionnisme gouvernemental dans les affaires de l'État. Toutefois, il est à noter que cette variable n'a permis d'enregistrer que les cas où un agent référait explicitement à cette notion dans un discours, ce qui peut expliquer la distorsion de la réalité. Si le développement économique régional, qui s'avère une constituante concourante et intrinsèque à la réalisation de cet objectif, est pris en considération, il s'avère que le nationalisme économique tient une place de choix dans le discours des politiciens, quoique de manière subtile. L'énoncé de politique *Bâtir le Québec* est un modèle qui illustre avec perfection cette volonté implicite.

Quant au développement économique régional, bien que la moyenne d'ensemble soit quasi identique, il existe des variations sectorielles qui indiquent une plus grande popularité chez les gouvernants (8,4%) de la portée que peuvent avoir sur la structure industrielle québécoise, par le

---

(36) Le métro de Montréal prolongé vers Laval. Le Soleil. 22 septembre 1989.

biais de la création d'emploi et de l'essor industriel, les investissements publics dans le transport sur rail.

Malgré le fait que les agents effectuent surtout du démarchage en faveur de projets ferroviaires à caractère urbain, les données recueillies, bien que minimes quantitativement, démontrent que dans l'ensemble ceux-ci, le gouvernement en particulier a un intérêt pour les chemins de fer conventionnels. Dans son discours, une préoccupation pour préserver le réseau de base québécois et même de le bonifier en développant des voies de pénétration vers le nord est notée. Le traversier-rail Matane-Baie-Comeau et le projet Ferchibal constituent les exemples les plus connus visant à atteindre cet objectif qui, pour la plupart, ont été motivés par des éléments extérieurs à l'État québécois.

L'Office de planification et de développement du Québec a contribué à ce courant dans le cadre de ses programmes d'études du territoire québécois. Ses documents d'orientations sur le développement régional intégraient dans l'analyse globale des régions la position occupée par le transport ferroviaire dans l'aménagement et le développement de ces zones. De plus, ces travaux étaient souvent complétés par une présentation des raisons motivant la sauvegarde de ces axes structurants qui jouent un rôle de premier plan permettant de désenclaver des communautés dont l'isolement géographique les condamnerait à la stagnation. Pour la région du Pontiac, l'OPDQ note que:

> Le chemin de fer a favorisé le développement des localités situées le long de son tracé. [...] la présence d'un chemin de fer représente certainement un encouragement à l'implantation de nouvelles entreprises. (37)

Le mythe du nord et le développement d'un réseau ferroviaire nord-sud sont toujours très présents dans le discours. Dans ce contexte, le chemin de fer est toujours perçu comme une alternative prometteuse pour valoriser les bases géopolitiques de l'État québécois. Ainsi, en 1983, dans le cadre de la Commission parlementaire sur la fermeture de Schefferville, un intervenant suggéra la prolongation du chemin de fer du Littoral Nord, jusqu'à la municipalité de Kuujjuaq, afin de stimuler l'exploitation minière de la région (38).

Toutefois, même si les agents font référence à ce secteur sous l'angle des chemins de fer conventionnels, la réalité est tout autre. La stratégie gouvernementale développée sous le régime

---

(37) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1984) Pontiac: Profil socio-économique et avenues de développement. pp. 191-193.

(38) Commission parlementaire sur la fermeture de Scheferville. Denis Larouche, 10 février 1983. p. B-12194.

péquiste repose sur l'appui au transport urbain en raison de l'autonomie constitutionnelle dont il dispose et qui le soustrait à la plupart des interférences émanant de l'environnement canadien. Il n'est donc pas surprenant, alors que les deniers votés par le Parlement aux fins de la politique ferroviaire sont presque tous octroyés au volet urbain.

Dans un second temps, ce choix découle aussi du fait que les gouvernants ont eu pour ambition fondamentale de consolider l'industrie du matériel ferroviaire en terre québécoise, en misant sur les forces des entrepreneurs locaux qui ont développé une expertise dans le transport urbain.

Pour une politique ferroviaire appuyant l'essor d'une industrie nationale du matériel ferroviaire

Durant les années 1970 et 1980, la perception du transport ferroviaire a nettement évolué quant à sa contribution macro-économique au progrès et à la modernisation de l'économie québécoise. Il est toujours senti comme un outil appelé à jouer un rôle central dans l'organisation territoriale de l'État et de son développement économique régional. Toutefois, à ces visées fondamentales a été institutionnalisée, sous le règne péquiste suite à la publication de *Bâtir le Québec*, une ferme volonté politique en vue de favoriser l'essor d'une industrie nationale du matériel ferroviaire gravitant autour de la firme Bombardier.

Avec la montée du nationalisme québécois, il devenait de moins en moins acceptable de justifier auprès de la population que les contrats de fabrication du matériel de transport en commun soient confiés à des manufacturiers à capital étranger. Alors que la première génération de voitures de métro (MR-63) fut construite par la Vickers en 1974, le Conseil des ministres confia à Bombardier la construction de 423 wagons de seconde génération nécessaires pour répondre à l'achalandage que devait créer les Jeux olympiques de 1976 [39]. C'est ce contrat qui permit à la firme Bombardier de diversifier ses activités et de lui donner une envergure internationale.

Cette précision établie, il est plus aisé de comprendre le pullulement des projets de métro régional de surface que le gouvernement libéral entreprit de développer dès le début des années 1970. En novembre 1976, l'avènement au pouvoir du Parti québécois alla bonifier ces intentions, d'autant plus que parmi les divers modes de transport terrestre en usage au Québec, seule l'industrie du matériel ferroviaire était contrôlée par des entrepreneurs locaux, alors qu'il en est autrement dans l'industrie automobile. Le projet majeur qui anima ces Administrations,

---

(39) BOMBARDIER (1987) Solutions. p. 8.

avec l'appui des forces sociétales, fut la création dans la région de Montréal d'un réseau de métro de surface utilisant la technologie fer-fer.

Cette stratégie transcende des référentiels géographiques s'inscrivant dans une détermination gouvernementale d'assurer le développement souverain de l'État québécois, tourné vers l'utilisation de ses ressources humaines et naturelles, en vue de valoriser son économie et son savoir-faire technologique. Pour des considérations déjà exprimées, cette tangente fut essentiellement valorisée sous le régime péquiste qui favorisait à l'image de l'Allemagne, de la France et du Japon, un développement économique généré par les forces nationales (40).

En diversifiant la technologie ferroviaire en usage dans la région de Montréal, le Québec était appelé à devenir la vitrine et la piste d'essai des produits Bombardier et de l'industrie ferroviaire nationale. Cette tactique devait permettre de mieux exporter sur les marchés internationaux ces biens, en offrant aux éventuels acquéreurs étrangers de voir ces systèmes en opération. Une telle approche s'harmonise avec une déclaration de Jean-Yves Bélanger, directeur de la Division transport en commun chez Bombardier, qui évoque la nécessité de recevoir la confiance des agents locaux, pour mieux exporter par la suite cette production: “C'est difficile d'aller se vendre pour nous à l'étranger, lorsque l'on a de la misère à pénétrer chez nous” (41).

En 1985, le ministre des Transports, Guy Tardif, soulignait que cette tactique d'achat chez soi visait à seconder la diffusion géographique de l'investissement public, en distribuant aux régions une part des fonds consacrés aux grands travaux de construction et d'amélioration ferroviaire de la métropole.

> [...] Nous avons un fabricant important, qui est québécois, qui produit de l'équipement roulant dans différents coins du Québec [...] et qui, présentement, lorsqu'il s'en va pour vendre son expertise et son métro de par le monde, n'a qu'un type de métro à offrir, qui est le métro sur pneus. (42)

La stratégie gouvernementale s'inscrivait dans la volonté géopolitique d'étendre l'influence du Québec dans le processus de mondialisation des échanges commerciaux. Trop petit pour mener une offensive économique globale dans l'arène mondiale, le Québec entend plutôt privilégier une

---

(40) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique. p. 5.

(41) Interview réalisé dans le cadre de l'émission *Québec Inc.* diffusé sur les ondes de Radio-Québec à l'automne 1989.

(42) Commission de l'aménagement et des équipements. Guy Tardif, 8 mai 1985, p. CAE-1377.

action sectorielle, tablant sur ses atouts [43] et ses marchés d'exportations ferroviaires primaires, l'Amérique du Nord et secondaires le reste des Amériques, l'Afrique, l'Europe, l'Océanie et le Moyen-Orient (figure 16.10). Le succès et la croissance de l'économie québécoise reposent sur sa capacité à exporter, à affronter la concurrence internationale, par le biais de l'extension géographique de ce secteur industriel à l'échelle de la planète.

Choyé par sa localisation géographique, le Québec se trouve au seuil du second marché mondial (le premier étant l'Europe) pour le matériel de transport urbain, les États-Unis [44]. C'est en partie, en raison de cette déterminante géopolitique, que la puissance ferroviaire de l'industrie québécoise du matériel ferroviaire a pu prendre son essor depuis le milieu de la décennie 1970 [45].

Désormais, lorsqu'il est question de mettre de l'avant un projet de construction ou de rénovation d'une ligne de trains de banlieue ou de métro, les agents, surtout ceux issus des forces gouvernementales, considèrent que leurs décisions doivent respecter la stratégie globale devant servir le secteur manufacturier du matériel de transport ferroviaire. Désormais, le gouvernement n'investit plus seulement dans la construction de voies ferrées, avec la seule intention d'établir des infrastructures [46], il le fait surtout pour donner une impulsion à ce secteur industriel, dont la compagnie Bombardier est le partenaire chéri, résultat au dire d'un haut fonctionnaire du ministère des Transports, d'une longue histoire d'amour entre le constructeur québécois et le gouvernement [47].

---

(43) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le Virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986.

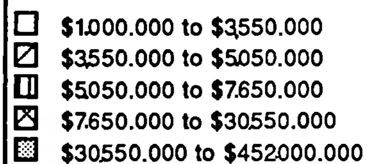
(44) DesROSIERS, François (1976) Impact du REM sur le renforcement d'un secteur moteur: Les transports. pp. 10-11.

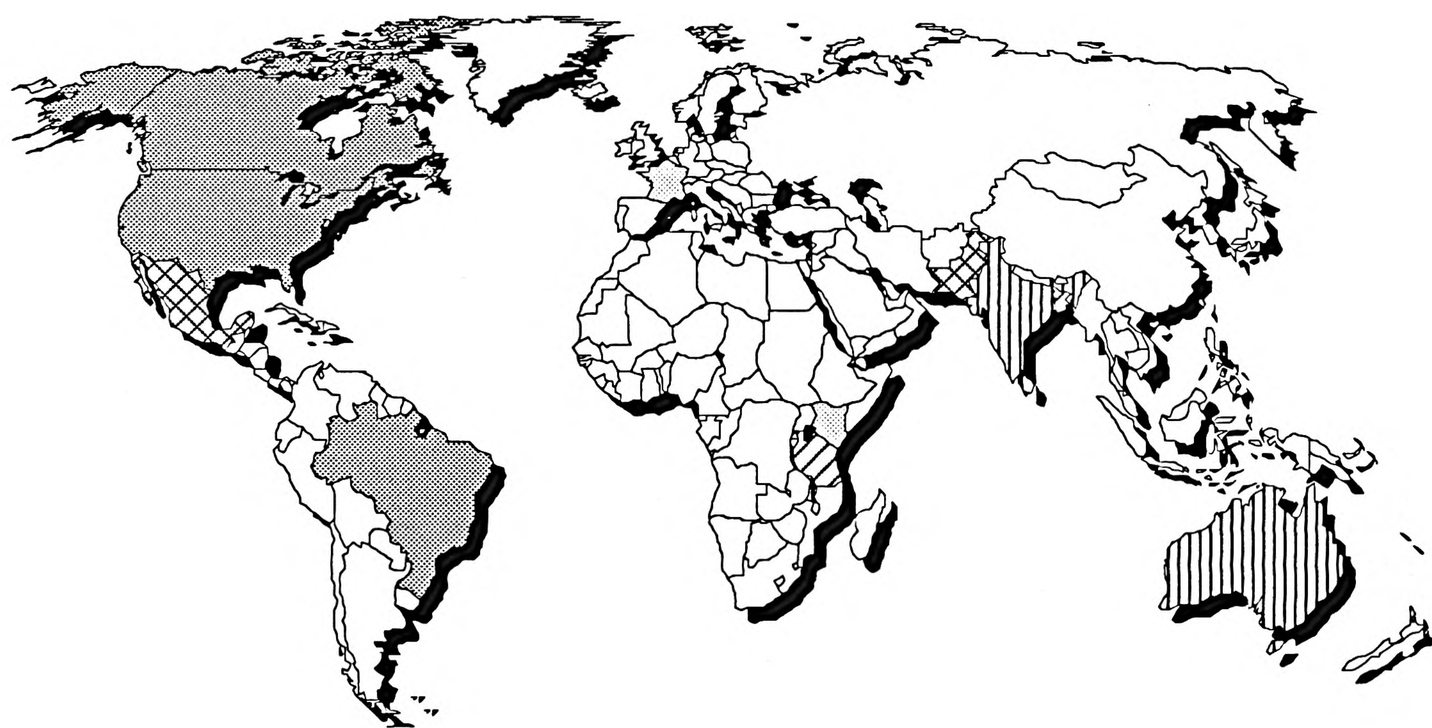
(45) L'*Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis*, ratifié en janvier 1988, supprime pour les entreprises des pays signataires, les droits de douane à l'exportation des voitures de métro et les wagons de chemins de fer, fabriqués au sein du nouvel espace commercial. Cette clause contribuera à assurer un accès privilégié, pour l'industrie du matériel ferroviaire québécois, à un des plus importants marchés mondiaux dans ce secteur.

(46) Citons pour appuyer ces dires, le document *Les études d'impacts d'un réseau express de transport*, publié en 1977, par l'Office de planification et de développement du Québec qui passe en revue les effets géographiques et socio-économiques qu'engendreraient la création d'un tel réseau.

(47) Certaines informations ayant été obtenues sous le sceau de la confidentialité, les noms et fonctions des émetteurs ont été volontairement omis dans le texte. Néanmoins, ces renseignements émanent de sources sûres et vérifiées.

Figure 16.10: MARCHÉS DES EXPORTATIONS QUÉBÉCOISES DE MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE, 1985-1986





Echelle 1: 65 000 000

Source: QUEBEC. Bureau de la statistique du Québec (1987) Commerce international du Québec: Edition 1987. p. 34.

C'est sous le règne du Parti québécois que cette réorientation de la politique ferroviaire qui consiste à favoriser l'autosuffisance du Québec en matériel ferroviaire prit forme. En donnant des contrats à la firme Bombardier, les gouvernants ont contribué à solidifier les assises de la multinationale qui vend son matériel dans le monde et qui contribue ainsi à asseoir la force de frappe qui permet de positionner le Québec sur la scène internationale.

La compagnie Bombardier, bien qu'elle domine le marché nord-américain du transport ferroviaire urbain en s'accaparant entre 30 et 35% de ce marché (48), doit affronter ailleurs des compétiteurs allemands, français et japonais. Pour ce faire, elle entend étendre ses ramifications dans la Communauté Européenne, par le biais de sa filiale Constructions ferroviaires et métalliques BN, dans une région qui est appelée à devenir un de ses principaux débouchés pour sa gamme de produits. Le contrat de fabrication des trains-navettes devant circuler dans l'EuroTunnel reliant la France à la Grande-Bretagne est une résultante de cette diversification géographique qui lui a permis de mettre le pied dans la maison européenne, en prévision du marché économique unique de 1993.

Un mémorandum adressé, en décembre 1977, au chef de cabinet du ministre des Transports par le directeur général du Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) est un témoignage de l'intérêt porté par les hommes politiques quant aux retombées économiques pouvant être générées par le développement de tels systèmes de transport.

> Ces projets [...] qui utilisent la technologie ferroviaire moderne, permettraient à l'industrie québécoise de faire son entrée sur le marché international du transport rapide urbain et suburbain [...]. La part du marché international accessible à un ensemblier québécois qui posséderait les attributs précités, pourrait être de l'ordre de $100 millions par année vers l'an 1990, ce qui représente environ $40 millions de fabrication pour les usines québécoises. Donc le potentiel de l'industrie québécoise est là, à condition que des projets locaux soient réalisés et que les politiques de développement industriel favorisent la formation de cet ensemblier (49).

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) tient un discours convergent avec les orientations gouvernementales:

> En plus d'avoir jeté les bases d'un projet collectif de réforme des structures du transport régional, la recherche qui alimentait le Comité des Transports de la région de Montréal pourrait constituer une étape préalable vers la création d'une véritable industrie du transport hautement avancé sur le plan technologique. L'étape suivante

---

(48) Données tirées de l'émission *Québec Inc.* diffusées sur les ondes de Radio-Québec à l'automne 1989.

(49) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André G. Gravelle, directeur du BAREM adressée à Réjean Séguin, chef de cabinet du ministre des Transports, 13 décembre 1977.

> devrait être la formation d'un groupe de recherche déjà constitué dans le cadre du rapport du Comité des Transports de la région de Montréal. L'étape finale serait forcément la création d'un Centre de recherche qui encadrerait et stimulerait les éléments industriels et scientifiques qui pourraient constituer la base d'une industrie intégrée de transport. (50)

Autres aspirations investies

Signe des temps, les aspirations investies sont intimement liées aux problèmes urbains auxquels furent confrontés les citoyens de la fin de ce millénaire. Dans une période marquée par des problèmes énergétiques et environnementaux, le coût de transport (21,9%), la mobilité accrue des citoyens (7,4%) et l'écologie (3,5%), deviennent des préoccupations importantes qui retiennent pour la première fois autant l'attention des intervenants.

Ces résultats démontrent avec évidence que les problèmes d'hier ne sont plus ceux d'aujourd'hui. Pour les gouvernants contemporains, les décisions ne doivent plus reposer uniquement sur de simples prérogatives économiques, qui visent à stimuler le développement d'un territoire. Leurs choix doivent s'insérer dans un cadre élargi qui tient compte des relations complexes auxquelles sont confrontés aujourd'hui les systèmes urbains (p. ex. répartition spatiale sur le territoire des classes sociales en adjonction avec les tracés anticipés).

Le gouvernement et les agents sociétaux n'hésitent plus à recourir à la géographie sociale pour s'enquérir de l'impact sur la population des projets de transport sur rail urbain de la région montréalaise (51). En juin 1976, un rapport de l'OPDQ, intitulé *Esquisse d'une problématique sociale de l'impact du REM Mirabel* concluait:

> [qu']un réseau express desservant le territoire entre Montréal et Mirabel bénéficierait principalement à des populations de banlieue ayant un statut socio-économique élevé. [...] Le rapport soulignait que le comportement actuel de ces populations étant essentiellement axé sur l'utilisation de la voiture personnelle; il ne paraissait pas évident que cette population hautement motorisée opérerait un transfert modal en faveur d'un transport en commun, même rapide, compte tenu de l'infrastructure routière adéquate et non saturée de la région nord. Le rapport suggérait que les populations captives qui pourraient éventuellement accroître leur mobilité avec un REM, se situeraient potentiellement parmi les femmes et les jeunes. (52)

---

(50) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2703A 7, La réaction du RCM au Rapport du Comité des transports de la région de Montréal, 19 octobre 1977.

(51) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Impact social d'un réseau express métropolitain sur la population de la région. pp. 71-286.

(52) Ibid., p. 79.

Il devient indubitable que la variable sociale doit être prise en considération dans toute étude d'implantation de tel système. Un projet apparemment destiné à contenir l'étalement urbain peut s'avérer inefficace à annihiler les problèmes de circulation auxquels est confrontée la région de Montréal, s'il y a absence d'adéquation entre les aspirations de la clientèle cible et les moyens de déplacement qui sont offerts au consommateur.

Aspirations investies et groupes ethniques: Les faits saillants

Les groupes ethniques démontrent une indifférence face aux aspirations plus proprement géographiques, pour se concentrer sur des aspirations plus économiques. Vingt-quatre pour cent de leurs propos font référence au coût des transports, à l'électoralisme (23,8%), à l'amélioration de la concurrence intermodale (14,3%) et à la vocation récréo-touristique du chemin de fer (14,3%). Leurs attentes sont plus vagues et les objectifs plus proprement géographiques sont éludés, sachant que l'aménagement du territoire ne recueille que 9,5%.

Chez les francophones, les préférences vont au développement économique régional (22,4%), au coût de transport (21,6%), à l'aménagement du territoire (10,2%), à l'électoralisme (8,6%) et à l'accroissement de la concurrence intermodale (7,5%). Quant aux anglophones, ils préfèrent placer à la tête de leurs priorités le coût des transports (28,3%), le développement économique régional (21,7%), l'accroissement de la concurrence intermodale (10,9%) et l'aménagement du territoire (6,5%).

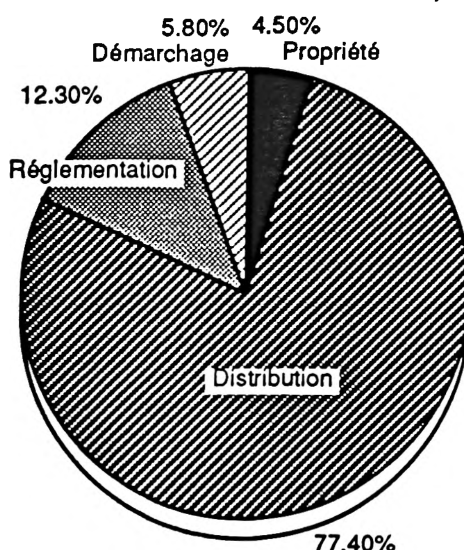
Conclusion

A la lueur de l'analyse de contenu, il apparaît évident que le transport ferroviaire s'impose dans le discours des agents comme une solution visant à répondre aux préoccupations géographiques et environnementales auxquelles sont confrontés les citoyens de l'agglomération de Montréal. Cependant, le contexte socio-économique prévalant au XIXe siècle où le rail était davantage justifié par l'apport à l'ouverture des terres pionnières a évolué radicalement. Durant cette troisième période, il est devenu pour les intervenants autant, sinon plus, un instrument de développement économique régional permettant d'assurer l'innovation technologique et l'essor industriel du Québec, que des prérogatives plus proprement liées à l'aménagement du territoire.

16.6 LES MOYENS FONCTIONNELS PRÔNÉS

Malgré l'évolution de la société québécoise qui accepte maintenant le concept d'État-providence comme cadre de gestion de ses destinées, certains moyens fonctionnels prônés sont fortement similaires à ceux déjà avancés par les émetteurs de l'époque de l'âge d'or du rail. A preuve, fort peu d'intervenants (4,5%) réclament la participation directe du gouvernement dans le secteur ferroviaire (figure 16.11). Dans la propriété du métro et des trains de banlieue montréalais, la préférence se porte vers le maintien de la gestion municipale de ces entreprises, dont le fonctionnement est appelé à être assuré par le biais de subsides gouvernementaux versés à cet effet (39,7%). Cette autonomie, qui récolte ses plus fidèles partisans auprès des municipalités (82,1%) et des groupes populaires (72%), est illusoire sachant que le gouvernement détient un droit de regard sur leurs activités, étant leur principal bailleur de fonds (53).

Figure 16.11: MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS, 1971-1990



Toutefois, le point de vue des forces sociétales est en harmonie avec la philosophie d'ensemble de la politique ferroviaire québécoise, quant au mode de gestion de ces équipements:

---

(53) C'est le Conseil des ministres qui détient le pouvoir d'autoriser les travaux de construction ou de rénovation du réseau ferroviaire urbain montréalais.

> Le Ministère [des Transports] favorise cette prise en charge du service par les élus puisqu'ils sont les mieux placés pour connaître les besoins de leurs concitoyens et évaluer leur capacité de payer un transport en commun. (54)

Suivant l'origine ethnique, un constat émerge; c'est que tous les groupes mettent au sommet de leur priorité l'aide gouvernementale au transport urbain, seule l'intensité qu'ils y investissent diffère (Annexe L). Alors que les francophones soutiennent cette démarche dans une proportion de 39,1%, les anglophones et les autres groupes ethniques appuient cette formule respectivement dans 50% et 40% des cas. Encore une fois, il est évident qu'une corrélation existe entre le fait que les minorités centralisent leur attention sur ce moyen, dont les retombées géographiques et économiques sont concentrées dans l'espace montréalais, région où ils résident pour la plus grande majorité.

Le résultat obtenu pour les anglophones tient à la forte tradition ferroviaire qui pénètre cette communauté, qui n'hésite pas à faire du démarchage auprès du gouvernement, notamment lors de commissions parlementaires en vue de préserver leur acquis dans ce domaine (55). Cette attitude n'est d'ailleurs pas étrangère à la géographie linguistique de l'île de Montréal, sachant que les trains de banlieue de Deux-Montagnes et de Rigaud desservent des zones à forte concentration anglophone (figure 16.12). D'où l'intérêt de ces citoyens pour le maintien de ce système, qui constitue un élément intégré à la trame urbaine montréalaise.

Les agents sociétaux

Il existe un écart appréciable entre l'attitude des forces sociétales (8,9%) et gouvernementales (3,6%) quant à la notion de participation directe dans le secteur ferroviaire. L'opinion des agents sociétaux est le fait qu'un seul groupe, soit le Parti québécois, favorise, depuis sa fondation en 1968, la gestion publique et québécoise des voies ferrées du territoire. Pour cette formation politique, la propriété publique des chemins de fer constitue le moyen par excellence pour intervenir sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, suivant les

---

(54) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec. p.4.

(55) Des municipalités et des comités composés de citoyens de l'ouest de l'île de Montréal ont déposé des mémoires aux audiences des trois commissions parlementaires sur le transport en commun qui se sont tenues en 1982 et en 1987. Toutefois, en janvier-février 1989, lors de la *Consultations particulières sur les volets "réseau routier" et "transport collectif" du plan d'action 1988-1998- "Le transport dans la région de Montréal"* à quelques mois de l'élection générale, ils ne s'y présentèrent pas, ayant obtenu des garanties de 1989 que *leur* réseau de trains de banlieue serait non seulement maintenu, mais également rénové au coût de 229,5 M$.

intérêts géopolitiques de l'État québécois plutôt que de la Fédération canadienne. A cet effet, le programme de 1973 énonce qu'un gouvernement du Parti québécois devra:

> Réorganiser le domaine des transports:
>
> a) en fusionnant les réseaux ferroviaires au Québec en un réseau unique opéré par une entreprise majoritairement publique; (56)

L'objectif de cette mesure était de transférer sous contrôle québécois un instrument contribuant à modeler la géographie, lequel échappe au Québec en raison de la prépondérance des pouvoirs ferroviaires du Parlement fédéral. Cette solution, bien qu'elle implique la participation du secteur publique, n'élimine pas de manière pure et simple, comme aurait pu le faire une nationalisation, la présence d'actionnaires privés minoritaires. Toutefois, cette pensée est remise en question à la fin des années 1970 où toute référence à la participation de tiers privés, telles la Canadian National et la Canadian Pacific sont évacuées du programme et remplacées dans l'édition de 1982 par une gestion régionale mixte des voies ferrées (57). Ce tournant idéologique avait pour ambition d'octroyer au gouvernement une autonomie totale dans ce secteur, tout en libérant l'État québécois de l'ingérence d'éléments exogènes au système qui aurait pu nuire au développement du réseau ferroviaire, en conformité avec ses appétences de souveraineté. Ce n'est pas le fruit du hasard si ce virage a été entériné dans le contexte de la période préréférendaire alors que le Parti s'engageait dorénavant à:

> Réorganiser le domaine des transports [en soutenant] la prise en charge complète par le Québec des infrastructures, mais de façon à mettre le réseau de chemin de fer au service de l'économie du Québec (58).

L'édition 1989 du programme péquiste dénote une évolution rectiligne dans la même tangente. Les membres démontrent clairement la place que doit prendre le gouvernement au sein du domaine des transports, en proposant la création d'une Société nationale des transports qui aurait pour mandat:

> [...] d'assister techniquement le gouvernement dans son objectif de relier entre elles les différentes régions du Québec et d'assister les administrations municipales dans la gestion de leur réseaux de transport.

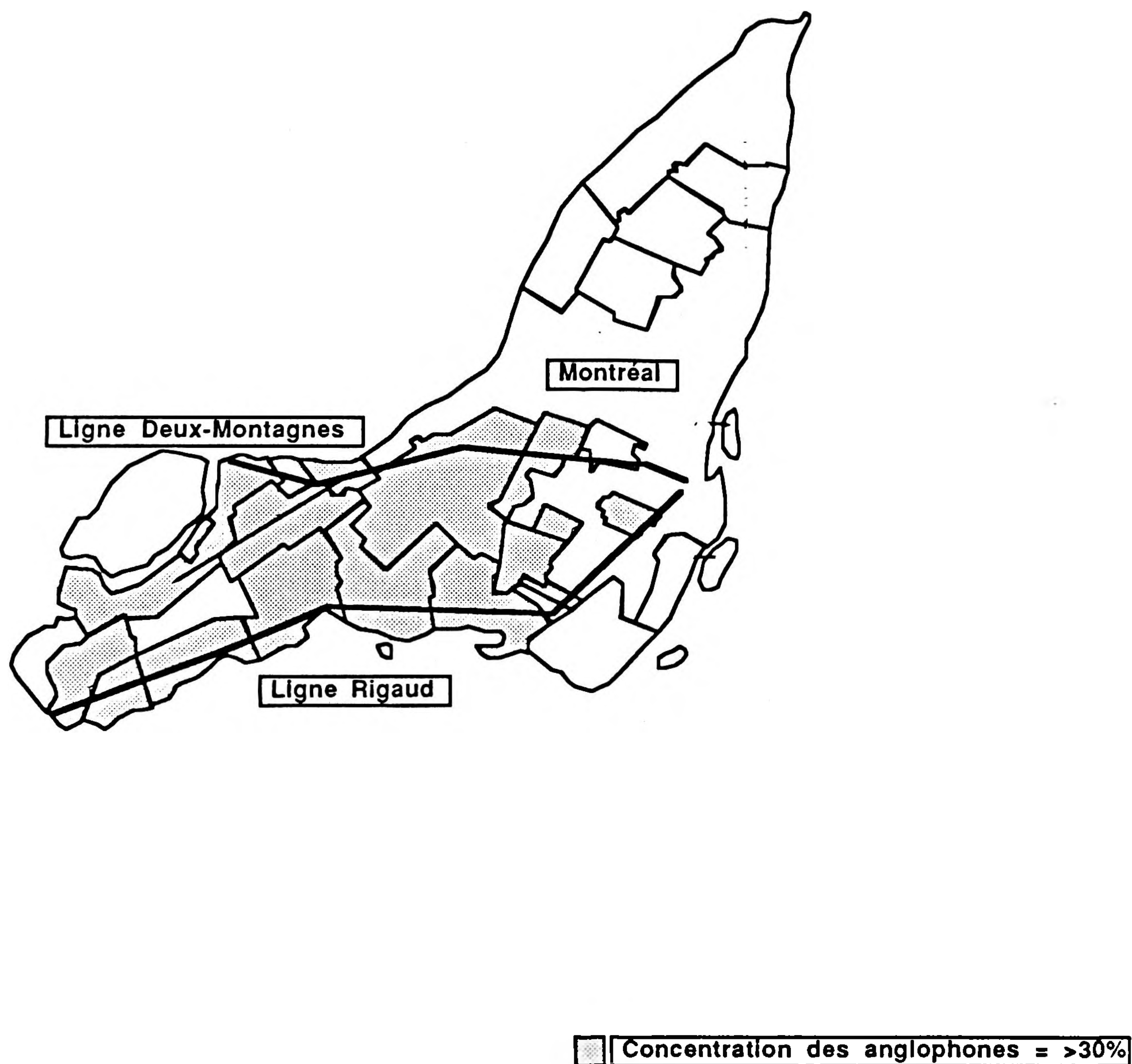
---

(56) PARTI QUÉBÉCOIS (1973) Le programme. l'action politique: Les statuts et règlements: Édition 1973. p. 11.

(57) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982. p. 44.

(58) PARTI QUÉBÉCOIS (1979) Texte révisé du programme du Parti Québécois, première et deuxième partie, version préliminaire. p. 36.

Figure 16.12: CONCENTRATION DES ANGLOPHONES ET LOCALISATION DES TRAINS DE BANLIEUE (OUEST DE L'ILE) (1986)



Échelle 1: 350 000

Source: Recensement du Canada (1986).

> Cette société favorisera l'électricité comme source d'énergie principale des véhicules de transport en commun. Elle aura également le mandat d'étudier un projet de réseau ferroviaire moderne et efficace, entièrement électrique, reliant les principales villes du Québec. Ce réseau comprendrait une liaison ultra-rapide entre Montréal et les grandes villes du Québec. (59)

Ces propositions concernent principalement le transport sur rail conventionnel. Dans le transport urbain, le Parti québécois propose à toute fin utile le statu quo, c'est-à-dire le versement de subsides statutaires aux regroupements de transports municipaux et régionaux, contrebalancé par un droit de regard du gouvernement dans leurs activités.

La philosophie péquiste prônée en matière de gestion du transport ferroviaire se veut une formule où le peuple québécois est appelé à participer aux orientations et au développement d'un secteur, où les autorités fédérales et les grandes compagnies ferroviaires transcontinentales ont réussi à *faire la pluie et le beau temps*, sans trop se préoccuper de leurs doléances et de leurs besoins depuis 1867. La propriété publique des moyens de transports, bien que constituant une conception ayant perdu du terrain dans certains pays (60) au cours des années 1980, constitue un mode de gestion que Wolkowitsch (1973) a su décrire comme étant une réalité intimement associée au rôle du gouvernement dans ce domaine. Bien que devant tenir compte de plus en plus des impératifs de rentabilité économique de ses activités, la vocation de ce type d'entreprise est unique. Elle doit fournir un service public, dont le but est de concourir à fortifier les caractéristiques géopolitiques d'un État, en fonction des besoins intrinsèques de cette nation. Un tel mandat s'accorde mal avec les buts que se fixe une entreprise à capital privé, à savoir la maximisation de la plus-value.

> Les entreprises ferroviaires tendent de plus en plus à devenir des entreprises d'État; dès lors, elles sont un instrument de la politique économique et même de la politique des transports des gouvernements [...].
>
> Les interventions de l'État, diverses dans leur formes, ont toujours une grande efficacité [...]. Ces interventions devraient s'inscrire dans le cadre d'une politique générale des transports; elles conduisent en fait à des séries de mesures prises sous l'influence des groupes de pression. (61)

Quant aux Libéraux, apôtres du fédéralisme et de l'entreprise privée, ils n'ont aucune aspiration en ce sens, consacrant purement et simplement la compétence du gouvernement central dans ce

---

(59) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 52.

(60) Le gouvernement du Japon a privatisé en 1987 les chemins de fer nationaux japonais.

(61) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., pp. 157 et 181.

secteur (62). La plupart de leurs programmes n'abordent pas cette question, à l'exception des engagements électoraux de 1981, concernant le transport ferroviaire urbain où un gouvernement libéral réitérerait son appui à la gestion locale de ce secteur, tout en favorisant la poursuite du programme d'aide gouvernementale qui devra cependant tendre à stimuler “l'exploitation efficace plutôt que l'augmentation du coût à l'usager” (63).

Les forces gouvernementales

Du côté gouvernemental, c'est le Parti québécois, par la voie de ses députés, qui s'arroge le discours en appuyant la démarche et les voies proposées dans son programme. Nonobstant le discours péquiste qui officiellement favorise clairement l'adoption d'une intervention gouvernementale québécoise dans ce secteur, l'administration Lévesque, malgré ses bonnes intentions, n'a pas été en mesure d'appliquer entièrement les mesures particulières contenues dans ses programmes (p. ex. l'intégration des modes de transport ou la création de métros régionaux). En réalité, sous le premier mandat (1976-1981) la position de certains membres du Conseil exécutif était loin de concourir à la concrétisation des objectifs édictés en ce sens par le programme.

En 1977, le ministre des Transports, Lucien Lessard, fit une proposition au Conseil exécutif afin que le trésor québécois assume, pour une période d'un an, une partie du déficit lié à l'opération par CN Rail des trains de banlieue de Saint-Hilaire et Deux-Montagnes, sans pour autant participer à la propriété de ces entreprises. La proposition était, au dire du ministre, la plus avantageuse des cinq qui s'offraient, car elle n'engageait pas le gouvernement à long terme, tout en permettant “de résoudre l'impasse à moindre coût sans compromettre l'avenir” (64).

> La cinquième solution consisterait à retarder pour un an le programme de désengagement du Canadien National en versant à la compagnie ferroviaire, par le truchement d'un accord ad hoc valable pour douze mois seulement, un montant forfaitaire à peu près égal aux économies que le Canadien National estime pouvoir réaliser par la diminution du service et en négociant avec le gouvernement fédéral, au cours de l'an prochain, une entente définitive sur le partage des déficits associés

---

(62) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1980) Une nouvelle fédération canadienne. p. 114.

(63) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) Op.cit., p. EC-XV/3.

(64) ANQ, Fonds du Conseil exécutif (Comité ministériel permanent de l'aménagement), E5, Article 2C11-4202B 32, Mémoire du ministre des Transports au Conseil des ministres sur l'Entente avec la Canadian National portant sur l'exploitation de services de trains de banlieue sur les lignes Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-Saint-Hilaire, p. 3, 18 novembre 1977.

au maintien des services actuels et sur le partage des frais d'immobilisation que nécessiterait la modernisation du réseau. (65)

Parmi les quatre autres solutions envisagées, deux retiennent plus particulièrement l'attention par leur caractère antinomique:

La deuxième solution consisterait à désavouer le programme d'abandon du Canadien National, sans toutefois intervenir financièrement ou réaliser toute forme d'entente avec la compagnie ferroviaire, sans prétexte qu'il appartient au gouvernement fédéral de moderniser les services et de combler les déficits d'exploitation.

La quatrième solution consisterait à prendre en charge les services actuels en faisant l'acquisition des équipements et infrastructures existantes, et en confiant l'exploitation au Canadien National ou à une tierce partie par voie de contrat. (66)

La solution Lessard s'imposait d'autant plus qu'elle faisait suite à un ultimatum posé par la Canadian National qui, suite à la création de Via Rail en janvier 1977, voulait se retirer de l'exploitation des trains de voyageurs au Canada. La compagnie ferroviaire menaçait de réduire la fréquence des trains et d'augmenter les tarifs, alléguant la situation déficitaire du service. Hormis les coûts inhérents (2,4M$) à une telle charge et le rôle effacé qu'aurait joué le gouvernement, ce qui peut motiver l'opposition de certains ministres à cette formule, le Comité ministériel permanent de l'aménagement (COMPA) réfuta l'avis du titulaire des Transports pour des raisons paradoxales à une administration consacrant ses énergies à la réalisation de la souveraineté politique du Québec.

Malgré l'avis du ministre des Transports à l'effet que la deuxième solution "ne contribuerait en rien à la solution du problème" (67), le Comité démontra son indifférence en choisissant l'alternative la plus inerte. Toutefois, cette décision doit être replacée dans le contexte politique prévalant à l'époque, alors que le gouvernement péquiste est en guerre ouverte avec le gouvernement libéral de Pierre-Elliott Trudeau et qu'il ne veut pas collaborer avec ses interlocuteurs fédéraux. Dans une lettre adressée à Jacques Léonard, ministre d'État à l'aménagement, le secrétaire du Comité révèle que les membres du groupe n'étaient pas de

---

(65) Ibid.

(66) Ibid.

(67) Ibid.

chauds partisans de la solution défendue par Lessard, car ne voulant "pas accepter une responsabilité québécoise des chemins de fer" (68).

> 1. Le Comité n'accepte pas la proposition du ministre des Transports.
>
> 2. [Car il faut] désavouer les projets du Canadien national, insister sur la responsabilité constitutionnelle claire et précise du gouvernement fédéral dans ce secteur, aucune intervention financière du gouvernement du Québec [n'est souhaitable].
>
> 3. Le Comité recommande que le Conseil des ministres définisse rapidement une stratégie générale pour mettre le gouvernement fédéral devant ses responsabilités dans ce domaine comme dans d'autres. (69)

L'opinion négative des ministres membres du COMPA s'appuyait notamment sur des motifs économiques et politiques. Ils ne voulaient point coopérer avec le gouvernement central en vue de réduire le déficit accumulé dans ces activités par la société d'État fédérale. Toutefois, par leur geste, ils rejetaient la mise en route d'un processus qui aurait pu conduire à l'accomplissement des objectifs du programme péquiste, tout en s'appropriant éventuellement de la propriété d'un levier d'intervention majeure sur le territoire.

Une telle attitude démontre qu'il existe une distorsion profonde entre les propositions contenues dans un programme politique et la réalité, influencée par les conflits résultant de la dynamique canado-québécoise. Dans le discours public du Parti québécois, des pouvoirs additionnels sont revendiqués auprès du gouvernement canadien. Pourtant, en coulisse lorsque les opportunités se sont présentées, certains n'hésitèrent pas à contrer l'implication éventuelle de l'Administration, alléguant pour une question de stratégie politique qu'il n'était pas de sa responsabilité de s'impliquer dans le transport sur rail. Ceci rejoint une position semblable à celle des Libéraux qui reconnaissent officiellement la prépondérance de la juridiction fédérale dans ce secteur.

> Au plan de la négociation éventuelle avec le Gouvernement du Canada, signer une entente même temporaire et "sans préjudice" avec le Canadien National équivaut à accepter une responsabilité québécoise pour les deux lignes en cause et éventuellement pour toutes les lignes de banlieue empruntant des voies ferrées existantes. Ce principe sera certainement invoqué pour la ligne du Canadien Pacifique vers Dorion et pour le REM Mirabel. Nous serons ainsi forcés à négocier

---

(68) ANQ, Op.cit., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du Comité adressée à Jacques Léonard, 5 décembre 1977.

(69) ANQ, Ibid., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du Comité adressée à Jacques Léonard, 6 décembre 1977.

> à partir d'une position de faiblesse relative, puisque nous aurons accepté le principe de la responsabilité québécoise dans ce secteur. (70)

Nonobstant, la recommandation du COMPA, le 14 décembre 1977, dans la décision 77-511, le Conseil des ministres ratifia la solution privilégiée par Lucien Lessard, en octroyant un subside de 200 000$ pour chaque mois, durant un an, à condition que CN Rail maintienne ses tarifs au taux d'octobre 1977 pour la période s'étendant du 1e janvier au 31 décembre 1978. Cet exemple illustre avec vigueur l'importance que peut occuper, au-delà des conditions géographiques, économiques et techniques propres à un territoire, un élément environnemental comme la politique, lequel constitue un ingrédient fondamental qui influence le processus décisionnel menant au maintien ou à la création d'un service de transport sur rail.

Autres moyens fonctionnels prônés

Signe des temps, à peine deux pour cent des intervenants réclament un appui financier du gouvernement québécois au transport conventionnel. Il est évident que l'on concède ce rôle au gouvernement fédéral qui a compétence sur 93,5% du réseau ferroviaire québécois (71).

L'aide technique aux intervenants ferroviaires constitue également un moyen fonctionnel prôné des plus populaires (22,4%). Dans cette ère de planification, l'expertise de l'administration publique est réclamée, tant par les forces sociétales que par les agents gouvernementaux, en vue de mener certaines études relatives à certaines facettes du transport ferroviaire. Avec le virage pro-transport collectif, l'institutionnalisation de la planification à l'intérieur des structures gouvernementales constitue un des faits marquants de la décennie 1970 dans le domaine des transports. La considération de ce moyen n'est pas étrangère à ce mouvement planificateur que connaît le Québec, qui constitue un canal d'accès permettant de motiver, par le biais d'études socio-économiques et techniques, la rentabilité et la faisabilité d'un projet ferroviaire face aux décideurs des Conseils exécutif et du Trésor.

Il n'est pas surprenant de constater que c'est principalement au sein de l'Administration québécoise (33,9%) que ce moyen est prôné, tandis que l'idée n'est guère populaire auprès des forces sociétales (3,8%). L'écart s'explique par le fait que ces dernières sont empressées d'obtenir des retombées concrètes. A cet égard, il n'est pas inattendu que 68,4% de leur

---

(70) ANQ, Op.cit., Article 2C11-4202B 32, Lettre de André Saumier, secrétaire du comité adressée à Jacques Léonard, 5 décembre 1977.

(71) QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Op.cit., p. 112.

discours soit orienté vers l'obtention de fonds publics pour le transport urbain, tandis qu'au sein du gouvernement, cette intensité est moindre avec un taux de 39,7%. Cet écart s'explique par le fait que les gouvernants se doivent d'être les garants d'une bonne gestion des deniers publics qui ne doivent pas être consacrés sans une analyse préalable des impacts anticipés sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. D'où la justification de mener des études avant d'investir dans un projet.

Dans un autre ordre d'idées, les émetteurs suggèrent au gouvernement d'intervenir pour aider au développement de l'industrie du matériel ferroviaire (8,1%). Il existe un écart certain entre l'attention portée par les forces sociétales (5,1%) et gouvernementales (8,7%) quant à l'importance à accorder à ce moyen. Cette différence est imputable aux attentes investies par les fonctionnaires et les élus qui possèdent une vision d'ensemble où le transport sur rail est appelé à servir, bien sûr, l'aménagement du territoire mais à participer à l'essor de l'économie québécoise, ainsi qu'à la mise en valeur des composantes pouvant contribuer à sa puissance géopolitique. C'est une préoccupation contemporaine qui est intimement jointe au désir de joindre le développement du réseau ferroviaire à la maximisation des retombées économiques pour l'État québécois.

En antithèse, les forces sociétales ont des ambitions reposant avant tout sur l'obtention d'un service à la communauté, dont l'extension géographique des effets se limite à la région montréalaise. Cette perception élude, dans la plupart des cas recensés, une vision plus macro-géographique et économique qui insérerait la portée globale des systèmes de transport comme composante indissociable du développement de l'industrie québécoise du matériel ferroviaire.

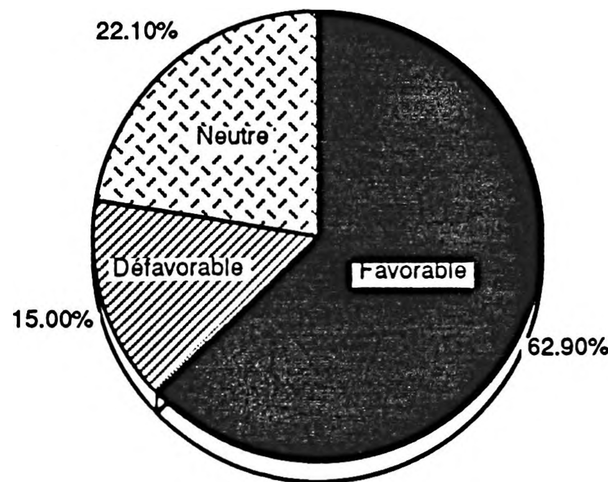
Quant à la réglementation économique (4,3%) et de la sécurité (8,1%), elle suscite un faible attrait, mais elle mérite d'être relevée. Au cours des années 1980, le gouvernement modifia profondément les règles du jeu dans ce domaine, comme il en sera brièvement question dans le prochain chapitre.

16.7 LA DIRECTION DES PROPOS

Par rapport à la politique ferroviaire québécoise

La politique ferroviaire jouit d'un appui important alors que 62,9% se disent en accord avec ses objectifs et justifient son existence. Par ailleurs, 15% s'y opposent et 22,1% des messages ne transcendent aucune opinion particulière (Annexe M et figure 16.13).

Figure 16.13: DIRECTION DES PROPOS - POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE, 1971-1990



Aucun des groupes étudiés ne rejette par une majorité les activités ferroviaires québécoises. Néanmoins, quatre groupes ont été identifiés comme étant les plus résistants aux propositions gouvernementales dans ce secteur, soit par conviction idéologique ou par pragmatisme. Ces collectivités aux ambitions socio-économiques parfois divergentes ont certaines raisons qui les amènent à pondérer leur appui à la politique ferroviaire.

Dans un premier temps, les députés du Parti libéral rejettent dans une proportion de 22,3% les grands objectifs du volet urbain de la politique ferroviaire, notamment sous le règne du Parti québécois. Il apparaît à prime abord que cette attitude est dictée par la partisanerie politique. Toutefois, pour des considérations idéologiques, il est aisé de croire que ce parti n'est pas un disciple inconditionnel de l'essor du transport collectif comme seule voie devant permettre de régler les ennuis causés par l'automobile. Lors d'un débat à la Chambre, le 27 avril 1983, le libéral André Bourbeau n'hésita pas à alléguer qu'il fallait mettre un frein aux dépenses dans le transport collectif et qu'il fallait également favoriser l'automobile:

> Le gouvernement actuel ne fait que privilégier unilatéralement une voie, en l'occurrence le transport en commun, aux dépens de toutes les autres. [...] Il est tenté de perpétuer l'illusion que le transport en commun pouvait ne pas être coûteux, ce qui est tout à fait faux. (72)

---

(72) Débats de l'Assemblée nationale. André Bourbeau, 27 avril 1983. p. B-1493.

Par ailleurs, le représentant libéral perçoit les projets de transport collectif échafaudés sous le régime péquiste comme étant la résultante d'ambitions politiques d'un gouvernement voulant privilégier des travaux de nature prestigieuse, dont le crédit pourrait être récupéré par un pouvoir en quête d'oeuvre magnifiante dans une conjoncture économique dramatique, comme celle qui prévalait au début de la décennie 1980: “Évidemment, les grands projets sont plus glorifiants mais, hélas, beaucoup plus coûteux et ce sur tous les plans” (73).

La pensée du Parti libéral (74) qui favorise les droits individuels et de la liberté d'action des citoyens est indubitablement à la source de la plus faible attirance qu'à cette formation politique par rapport au Parti québécois où 11,3% de ses élus expriment une opinion défavorable.

L'étude des programmes politiques des deux grands partis démontre que la place octroyée au transport sur rail est inégale. Alors que depuis sa fondation en 1968, le programme du Parti québécois propose des mesures particulières et structurées, qui sont régulièrement bonifiées (75), le programme libéral est déficient à cet égard. Les seules références au transport sur rail conventionnel remontent à 1974 alors que, dans le document *Le Québec c'est ton affaire*, les membres du Parti libéral (76) proposèrent deux moyens pour intégrer la Côte-Nord au réseau ferroviaire nord-américain, soit par la mise en service d'un bateau-rail, pour relier ce territoire au Bas-Saint-Laurent, ou par la prolongation du réseau ferroviaire existant vers cette région (77).

En parallèle, les Chambres de commerce (28,6%) et les entreprises privées (21,7%) obtiennent des résultats quasi semblables, reflet d'une position se rapprochant de celle du Parti libéral. Tout comme les Libéraux, bien qu'elles favorisent le transport collectif, ces forces n'ont pas le feu sacré pour cette cause comme le démontre certaines interventions en Commission parlementaire. Un représentant de la Chambre de commerce de Montréal en faisant référence à certains travaux de construction de lignes de métro et à la modernisation du train de banlieue de Deux-Montagnes souligna le caractère superflu de ces systèmes, en alléguant que:

---

(73) Ibid.

(74) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Op.cit., p. 3.

(75) Depuis le début des années 1980, le transport collectif et l'implantation de système ferroviaire adapté aux besoins des Montréalais y ont été ajoutés.

(76) Ce document n'était pas un véritable programme électoral. Il était la résultante d'un exercice de participation des membres du Parti aux orientations des politiques que devraient mettre de l'avant un gouvernement libéral. Toutefois, les élus libéraux n'étaient pas liés à ces voeux exprimés par les citoyens.

(77) PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1974) Le Québec c'est ton affaire. p. 244.

> Plusieurs de ces nouvelles infrastructures auraient pour effet de causer un certain surdéveloppement du réseau de transport en commun dans la région de Montréal en établissant un niveau d'offre de service supérieur au niveau de la demande. (78)

Deux ans plus tard, soit en 1989, un autre délégué de cet organisme a tenu devant la Commission, un discours qui transcende un préjugé favorable pour la construction de nouvelles autoroutes, telles que proposées dans *Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action 1988-1998*. Voici, comme l'intervenant justifia pourquoi la Chambre de commerce passait sous silence toute référence au transport collectif dans sa présentation devant les élus du peuple:

> Le transport en commun. Je ne veux pas en perdre de temps là-dessus parce que vous avez été mis au fait des problèmes avec ce qui a été dit par la Communauté urbaine de Montréal, par la ville et par les membres de la STCUM tout à l'heure. Il y a des problèmes là aussi. (79)

Dans un premier temps, leur intérêt pour le développement du transport collectif est ambigu sachant qu'elles ont plus à tirer des retombées du transport individuel qui constitue un apport économique indéniable à leur activité. A cet égard, les conclusions d'une étude de Saicans (1977) sur les retombées économiques de la construction d'un métro régional dans la région de Montréal et d'une autoroute méritent d'être évoquées. Elles démontrent indubitablement que les effets macro-économiques (tableau 16.2) d'une autoroute surpassent ceux d'un projet de transport collectif, en ce qui concerne ses effets sur l'emploi et sur le revenu global généré:

> a) les effets d'entraînement sont plus élevés dans le cas de la construction du réseau autoroutier tant sur le plan du revenu [...] que sur le plan de l'emploi [...];
>
> b) le coût unitaire de la création d'emploi est moindre dans le secteur du transport autoroutier [...] qui devient par conséquent un moyen plus efficace pour combattre le chômage. (80)

Toutefois, une telle analyse ne tient pas compte des répercussions que chacune de ces alternatives est appelée a produire sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Nonobstant ces deux composantes, le choix des décideurs, s'ils ne tiennent compte que des retombées économiques immédiates, s'avère aisé. A la lueur de ces données, il n'est donc pas

---

(78) Commission permanente de l'aménagement et des équipements. Luc Lacharité, 26 août 1987, p. CAE-4919.

(79) Commission permanente de l'aménagement et des équipements. Serge Godin, 26 janvier 1989, p. CAE-2784.

(80) SAICANS, André (1976) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région de Montréal. p. 32.

étonnant que les forces sociétales mues par une idéologie essentiellement axée sur le capitalisme auront une forte propension à favoriser la construction d'autoroutes.

Tableau 16.2: IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CONSTRUCTION D'AUTOROUTES VERSUS LE RÉSEAU EXPRESS

Variable	Autoroutes	Réseau express
Hausse totale nette du produit intérieur net	614 M$	340 M$
Création totale d'emploi (hommes-années)	52 537	27 070
Multiplicateur du revenu	1,34	1,20
Coefficient des importations	17%	21%
Multiplicateur d'emploi	2,06	1,89
Coût unitaire de création d'emploi (homme-année)	8 737$	10 491
Investissement total	459 M$	284 M$

Source: SAICANS, André (1977) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région administratives de Montréal.pp.30-31.

Le Parti libéral, dont la stratégie électorale table sur des réalisations s'échelonnant sur le court terme, a tout avantage à appuyer des projets susceptibles d'entraîner des retombées économiques expéditives, qui ont des effets positifs sur le taux de chômage. C'est cette stratégie qui se cachait derrière l'organisation de l'Exposition universelle de 1967, les grands projets de construction de barrages hydro-électriques et des Jeux Olympiques de 1976. Toutefois, à long terme, cette tactique a eu généralement des effets négatifs sur l'ensemble de l'économie québécoise et sur les finances publiques.

Par ailleurs, il est indéniable que si le nombre de véhicules individuels circulant sur les autoroutes montréalaises diminuait, une réduction du parc automobile s'en suivrait, affectant les industries situées en aval et en amont, tels les fabricants et les concessionnaires d'automobiles, les manufacturiers et les détaillants de pièces d'automobiles et de produits pétroliers, ainsi que les entrepreneurs en construction routière.

Les corps municipaux (25,3%) s'opposent à la politique ferroviaire, mais pour des fondements tout autres. Le gouvernement n'octroie pas l'ensemble des moyens technologiques ou financiers nécessaires pour qu'elles puissent assurer leur plein développement. Dans le secteur du transport urbain, les municipalités sont plus en désaccord avec les moyens de la politique ferroviaire qu'à la philosophie sous-jacente à l'action gouvernementale. Toutefois, elles adhèrent aux retentissements positifs que le transport ferroviaire urbain doit apporter à l'aménagement du territoire et au développement économique de leur communauté.

Quant aux associations syndicales (33,3%), leur opposition peut être qualifiée de positive. Contrairement aux groupes issus du secteur privé, leurs critiques ne visent pas à contrecarrer l'essor du transport sur rail urbain, mais plutôt à fournir des suggestions constructives, visant à bonifier cette alternative à des modes de déplacement plus individualistes.

Au sein des ministères et organismes gouvernementaux, l'opinion qui en ressort est très favorable alors que seulement 6,2% émettent des propos négatifs. Un résultat contraire aurait été surprenant sachant que c'est de cette structure qu'émanent le développement et la gestion de la politique ferroviaire. Une attitude autre aurait été une contradiction remettant en cause la justification et la crédibilité de l'intervention.

L'opposition est surtout perceptible du côté du transport ferroviaire urbain où les enjeux géographiques et financiers sont considérables. La politique gouvernementale en matière de transport sur rail conventionnel est généralement bien perçue ne suscitant que peu de reproches.

A la lumière des statistiques compilées, il appert que les anglophones (65,8%) et les autres groupes ethniques (60%) sont moins favorables que les Québécois francophones (62,9%) à la politique ferroviaire. Bien que l'écart qui les sépare ne soit pas extraordinaire, le taux d'insatisfaction perceptible au sein de la minorité est imputable au fait que leur discours est orienté vers le transport urbain qui suscite beaucoup plus de débats et d'insatisfaction que le reste des autres volets de la politique ferroviaire.

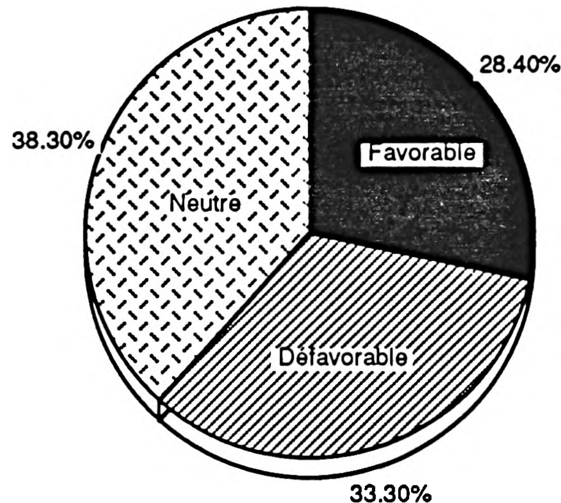
Par rapport aux activités ferroviaires du gouvernement du Canada

En conformité avec la tendance déjà observée, une majorité (70,4%) d'émetteurs n'abordent pas le rôle du gouvernement central dans ce secteur. Leurs demandes relevant avant tout des compétences de l'Assemblée nationale, ils n'y font pas, dans la plupart des cas, référence. Pour ce qui est du reste des communications, soit 29,6%, leur opinion se partage comme suit: 28,4% sont favorables, 33,3% sont défavorables et 38,3% sont neutres (Annexe N et figure 16.14).

Suivant les différentes catégories, il existe des différences appréciables quant aux résultats obtenus. Les forces sociétales ne portent pas attention à l'activité fédérale dans une proportion de 85,7%. Les raisons qui ont déjà été invoquées dans les chapitres antérieurs, c'est-à-dire que les agents ne désirent pas froisser l'autorité fédérale en se mêlant de questions à saveur politique, sont ici applicables. En ce qui concerne les messages où une opinion est exprimée, il en ressort

que 31,3% sont favorables, 43,8% défavorables, tandis que 25% n'expriment aucune tendance particulière.

Figure 16.14: DIRECTION DES PROPOS FACE A L'INTERVENTION FÉDÉRALE, 1971-1990



Par ailleurs, les membres de l'administration québécoise n'énoncent généralement aucune appréciation de l'oeuvre fédérale (65,4%). Lorsqu'ils le font, leur opinion est favorable (31,1%) pour des critères analogues à ceux déjà invoqués pour les années 1921-1970, tandis que dans 17,6%, ils désapprouvent cette action.

Les élus du peuple siégeant au Parlement furent ceux qui se sont compromis le plus aisément face au gouvernement canadien. Toutefois, leurs opinions sont bien divergentes en fonction de leur allégeance politique.

Le Parti québécois, qui propose à la population un projet de société résolument nationaliste et souverainiste, a des députés qui tiennent un discours résolument négatif face aux activités ferroviaires canadiennes dans une proportion de 61,6%, alors que chez les Libéraux ceux qui empruntent cette position sont minoritaires (16,9%). L'attitude péquiste n'est guère étonnante, sachant qu'elle est en parfaite concordance avec les prescriptions du programme officiel du Parti, à l'effet que le Québec constitue son aire géographique d'influence:

> L'accession du Québec à la souveraineté lui permettra de reprendre le contrôle de plusieurs outils importants dans le domaine du transport aérien, maritime et ferroviaire. (81)
>
> Historiquement, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport aérien ont toujours été l'apanage du gouvernement fédéral. Les politiques dites "nationales" qui en ont résulté sont loin d'avoir toujours été à l'avantage du Québec. (82)

Pour le Parti libéral, contester les activités ferroviaires du gouvernement canadien équivaudrait à démontrer aux électeurs l'inefficacité du fédéralisme pour l'État québécois. C'est une contradiction idéologique avec laquelle les Libéraux ne peuvent se permettre de jouer. Cette stratégie, bien qu'elle ait cours depuis le début des années 1970, a été remarquée surtout entre 1985 et 1989, c'est-à-dire à l'époque du défunt accord constitutionnel du Lac Meech où le gouvernement Bourassa, par la voie du ministre des Transports Marc-Yvan Côté, a une attitude plutôt pacifiste face aux décisions fédérales concernant la suppression de centaines de kilomètres de voies ferrées.

Bien que le député de Charlesbourg dénonce, parfois avec virulence, la fermeture de certains tronçons, cette réaction n'est pas suivie par des propositions québécoises visant à contrebalancer les actions fédérales par une meilleure souveraineté du Québec dans ce secteur. Paradoxalement, ces propos sont parfois contradictoires. Côté ira même jusqu'à déclarer que le transport ferroviaire est essentiellement sous juridiction fédérale et que devant cette réalité: "Le ministre québécois des Transports a suffisamment de problèmes sans avoir à se mêler de celui-là" (83).

Nonobstant, les membres du Parlement et du gouvernement ne demeurent pas indifférents aux transformations que subit le réseau ferroviaire québécois.

Dans la suite de la déréglementation des transports au Canada, il devenait plus facile pour les compagnies ferroviaires d'abandonner pour non rentabilité un tronçon de chemins de fer. Le Québec sera particulièrement touché par ce mouvement de rationalisation qui devait toucher

---

(81) PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Op.cit., p. 43.

(82) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 52.

(83) CORBEIL, Michel. Le système de ventilation à la gare du Palais: Un problème jugé mineur par la ville de Québec. Le Soleil. 22 janvier 1988.

quinze pour cent du réseau québécois réparti sur l'ensemble du territoire (84), alors que l'Ouest canadien est épargné par ces compressions, l'intégrité de son réseau étant protégé par la loi.

En 1988 et 1989, les élus québécois, peu importe leur allégeances politiques, ont d'une façon sans précédant dénoncé ces fermetures. Toutefois, les gestes des députés se bornent dans la plupart des messages analysés à critiquer les décisions fédérales, sans pour autant soumettre des solutions concrètes pour préserver le réseau ferroviaire québécois.

Cette tactique, à l'égard des gouvernants canadiens, repose sur le démarchage et la bonne volonté plutôt que sur une réelle volonté du gouvernement québécois d'assurer les orientations et le contrôle de ce secteur. Ainsi, devant l'Assemblée nationale, le ministre Côté a une attitude inconsistante qui se limite à affirmer que le gouvernement fait opposition à certaines fermetures devant l'Office national des transports, qu'il s'efforce d'exiger que le Québec reçoive un juste traitement dans ces compressions ou que le ministère des Transports appuie certains intervenants dans leur démarche en vue de préserver certains tronçons régionaux (p. ex. l'Abitibi) (85).

Sur ce point, le comportement libéral ressemble à celui du gouvernement péquiste qui se bornait à dénoncer les décisions des autorités canadiennes, sans pour autant mettre en application les engagements de son programme. Toutefois, à partir de 1986, année depuis qu'il est dans l'opposition, le Parti québécois, bien que plus souvent qu'autrement son discours se soit limité à condamner les gestes fédéraux, a proposé des voies à suivre. Nonobstant, celles-ci sont imprécises. A cet égard, le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport, Jean Garon soutient que "le Québec est la province qui se fait le plus "enfirouâper" de tout le Canada" (86) et qu'il "ne doit compter que sur ses propres moyens pour développer son industrie ferroviaire" (87).

Contrairement au Parti libéral qui détient les rênes du pouvoir, la situation est tout autre pour le Parti québécois, où contester les failles du système fédéral entre directement dans les visées

---

(84) ASSELIN, Pierre. Dix villes pourraient perdre le service du train. Le Soleil. 9 septembre 1988.

(85) Commission de l'aménagement et des équipements. Marc-Yvan Côté, 19 avril 1989, p. CAE-3671 et Débats de l'Assemblée nationale. 8 juin 1989, pp. 6458-6459.

(86) Commission de l'aménagement et des équipements. Jean Garon, 18 avril 1989, p. CAE-3558.

(87) BOIVIN, Gilles. Jean Garon prétend que Via Rail favorise l'Ouest aux dépens du Québec. Le Soleil. 11 octobre 1989.

politiques de cette formation dont l'objectif fondamental est de mener le Québec à la souveraineté [88]. De plus, le fait d'être dans l'opposition ne l'engage en rien.

Les anglophones sont les seuls à considérer favorablement l'action fédérale en terre québécoise. Les Québécois francophones (26,8%) et les autres groupes ethniques (36,4%) réfutent cet apport comme étant négatif pour le Québec. Tel que constaté durant les deux périodes précédentes, la position des anglais est imputable aux liens intimes qui les unissent aux institutions canadiennes, alors que les autres groupes ethniques québécois sont généralement insensibles aux pouvoirs et aux différends constitutionnels [89].

16.8 CONCLUSION

De cette troisième et dernière partie de l'analyse de contenu, il en ressort, à l'image de la société québécoise, que les assises et les orientations de la politique ferroviaire ont été modifiées par des mutations profondes des objectifs sociétaux du peuple et des éléments évoluant dans l'environnement de l'État québécois. Les agents évoluant au sein du système n'ont pas été soustraits à ces changements. Des groupes jadis puissants, comme le clergé et les entrepreneurs ferroviaires, ont concédé leur position dans la structure sociale à des collectivités plus contiguës au pouvoir populaire, sans pour autant évacuer l'influence des forces issues des milieux financiers. Ces mutations sont imputables en grande partie à la nature des services ferroviaires soutenus par le gouvernement du Québec, qui ont des effets d'entraînement particuliers sur les territoires et les communautés desservies, ainsi qu'à une démocratisation accrue des canaux d'accès à l'appareil gouvernemental.

Après plus d'un demi-siècle d'indifférence à l'égard du transport ferroviaire, le gouvernement du Québec s'est intéressé à ce secteur qu'il avait délaissé au profit d'une politique des transports essentiellement axée sur la construction et l'entretien du réseau routier. Des prérogatives nouvelles, tant géographiques, économiques et politiques, ont eu pour conséquence de revitaliser ce champ de compétence en faveur des nouveaux besoins et aspirations de l'État québécois. Dans le prochain chapitre, ces conditions novatrices, les nouvelles orientations de la politique ferroviaire, les relations intragouvernementales, de même que les activités et extrants qui en résultèrent, seront analysées.

---

(88) PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Op.cit., p. 3.

(89) MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Op.cit.

CHAPITRE XVII

NOUVEL ÉVEIL POUR UNE JURIDICTION DÉLAISSÉE 1971-1990: ANALYSE DES PROGRAMMES, DES STRUCTURES ET DU PROCESSUS DÉCISIONNEL

> Le rôle du gouvernement du Québec devrait être d'abord de favoriser le développement de l'ensemble de l'économie du Québec. Il doit donc favoriser le développement d'un système de transport efficace dans la région de Montréal, de façon à donner des avantages comparatifs à la fois à la région de Montréal et à l'ensemble du Québec. (1)

Les années de la Révolution tranquille furent celles des importantes réformes qui ont permis de transformer l'État québécois en véritable État-providence, où le gouvernement détiendrait la maîtrise d'oeuvre des grands projets de société qui aideraient au progrès du peuple québécois. Les extrants les plus perceptibles et symboliques de ces changements ont été perçus dans les domaines de la santé et de l'éducation.

En raison des priorités socio-économiques qui s'imposèrent durant la décennie 1960, les gouvernants portèrent peu de soin au domaine des transports. Ce n'est qu'au début des années 1970, qu'ils entreprirent de réformer en profondeur la politique des transports qui, en ce début de décennie, était pour l'essentiel tournée vers la construction routière et la réglementation des activités de transport.

Cette époque est caractérisée par une professionnalisation des intervenants de l'Administration qui évoluent dans un encadrement administratif bonifié, axé sur les besoins de la société contemporaine où la planification occupe une place importante. Le gouvernement est devenu une véritable organisation de gestion intégrée et complexe, avec les avantages (p. ex. meilleure

---

(1) Commission de l'aménagement et des équipements. Yves Rabeau, 26 janvier 1989, p. CAE-2816.

évaluation des coûts et des besoins) et les désavantages (p. ex. bureaucratisation) que comporte une telle structure.

En s'intéressant au transport, non seulement routier mais également aérien, ferroviaire et maritime, le gouvernement démontrait une attention particulière à ce domaine, non seulement parce que ses effets géographiques et économiques sont majeurs, mais aussi parce qu'il existait un désir politique d'affirmer sa souveraineté dans un champ de compétence auparavant délaissé au palier fédéral. On avait pris conscience qu'il était fondamental d'avoir une mainmise maximale sur les leviers afin d'assurer avec efficacité le développement de l'État québécois.

> On peut aussi soutenir que le néo-nationalisme québécois n'est plus seulement autonomiste, mais exige une plus grande part de *souveraineté politique* pour le Québec. Ce “souverainisme” peut s'entendre de deux façons: c'est d'abord le passage d'un autonomisme défensif qui cherche avant tout à se protéger contre les empiétements du gouvernement fédéral à un autonomisme positif qui, loin de se contenter de perpétuels refus à Ottawa, cherche plutôt à présenter des contre-propositions de façon à en arriver à certaines ententes avec le fédéral et à occuper activement ses propres champs de compétence. [...]
>
> C'est ce passage d'une province qui demande au fédéral de respecter les compétences provinciales et qui défend jalousement son *autonomie* à un État qui entend occuper activement, sinon exclusivement, ses champs de compétences [...]. Ce passage traduit une forme de *souveraineté politique* où le Québec cherche à avoir les compétences et les ressources nécessaires pour mettre en oeuvre et rendre efficaces les actions politiques conçues et définies par le gouvernement du Québec. (2)

C'est principalement pour ces considérations présentées par Pelletier (1989) que le gouvernement a tenu à réaffirmer ses compétences constitutionnelles dans un domaine comme celui des transports. Bien que la *Loi constitutionnelle de 1867* endigue ses pouvoirs, il s'est donné, dans les limites que lui impose le cadre fédéral, une vision novatrice et intégrée des interactions existant entre ces modes qui étaient appelées à incarner une fonction majeure dans la *continentalisation* et la *mondialisation* des échanges commerciaux dans lesquels l'État québécois voulait devenir, dans le concert des nations, un partenaire géo-économique dynamique.

A l'heure de la planification, le gouvernement s'est donné des moyens pour ne plus être à la remorque des seuls arguments, ainsi que des intérêts prônés et défendus par les forces sociétales. Cette démarche scientifique, qui met à contribution le savoir-faire des ingénieurs et des spécialistes des sciences pures et sociales, avait pour ambition de fournir aux décideurs des instruments permettant de justifier la validité de projets, en tenant compte des effets susceptibles

---

(2) PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa 1944-1970. pp. 217-218 et 271-272.

d'être générés sur l'environnement bio-physique, socio-économique et politiques, tout en respectant la rationalité dans les préférences budgétaires. On se donne désormais une certaine autonomie à l'égard des agents démarcheurs, en se dotant de techniques d'analyses objectives permettant d'étudier sérieusement les impacts globaux de projets majeurs.

Les trois principaux corps responsables de la politique ferroviaire, soit le Conseil exécutif, les ministères des Transports et de l'Industrie et du Commerce, se sont pourvus d'unités administratives de ce type. Leur mission est de veiller à la planification des travaux majeurs, de coordonner et d'assurer la cohérence des actions de leur ministère au sein de l'État québécois, ainsi qu'à conceptualiser des programmes suivant les directives édictées par leur ministre titulaire ou le Conseil exécutif. Ces directions occupent une place de choix au sein des structures ministérielles étant généralement des branches autonomes relevant directement d'un sous-ministre (p. ex. la Direction de la recherche au ministère des Transports) ou d'un ministre (p. ex. l'Office de planification et de développement du Québec)

Le cas du métro montréalais constitue une illustration typique de ce phénomène nouveau. Jadis les grandes décisions du Conseil exécutif reposaient plus souvent qu'autrement sur le flair et les prérogatives politiques. Cette étape d'étude est désormais partie intégrante du processus décisionnel des programmes gouvernementaux. Que ce soit pour la construction d'un réseau ferroviaire de surface ou pour le prolongement du métro, ces intentions, avant qu'elles ne débouchent sur la construction d'infrastructures, auront suscité la production de milliers de pages de documents techniques et occupé pendant de nombreuses heures des spécialistes de la fonction publique et du secteur privé. Ce travail vise à scruter sous toutes ses facettes les retombées attendues de ces projets sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, non seulement pour l'agglomération de Montréal, mais également pour l'intégralité de l'État québécois. Cela dans l'intention de maximiser l'extension géographique des extrants au-delà des limites de la métropole.

17.1 STRUCTURE ET PROCESSUS DÉCISIONNEL

L'organisation gouvernementale contemporaine repose sur l'interaction d'une multitude de ministères et d'organismes qui concourent par leurs activités et leurs extrants à façonner les destinées de l'État. Leurs actions ont des implications, quoique à des degrés variables, influencent l'aménagement du territoire et le développement économique régional. Le secteur du transport sur rail n'échappe pas à ce modèle où quatorze ministères et organismes s'y intéressent

de près ou de loin, soit comme intervenants majeurs (p. ex. ministère des Transports) ou secondaire (p. ex. ministère des Affaires culturelles).

L'Administration centrale se segmente en deux grandes branches fonctionnelles, soit les corps administratifs de soutien opérationnel et les corps décisionnels (figure 17.1). A cette structure, s'ajoutent les organismes autonomes qui sont, pour la plupart, des organismes de régulation, comme la Commission des transports du Québec, dont la mission est d'appliquer certaines dispositions de la législation ferroviaire.

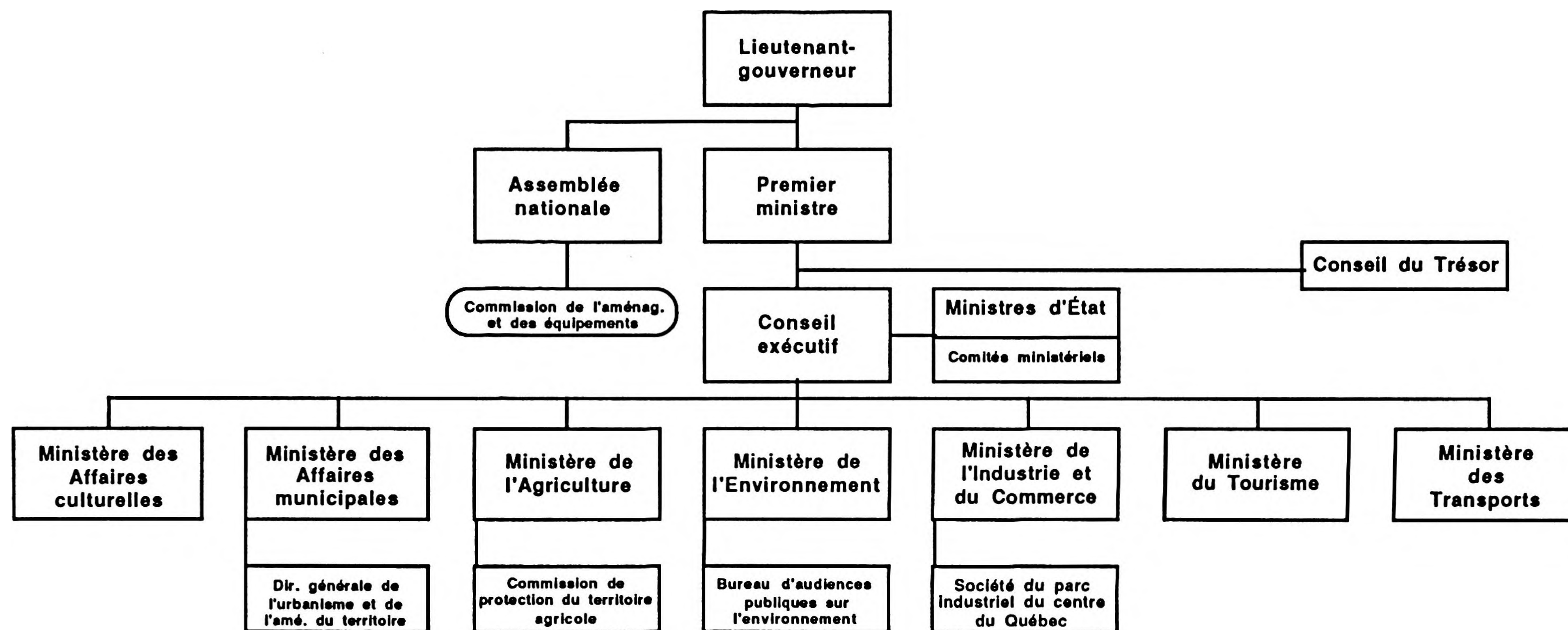
Au sein de l'Administration centrale, la mission des premiers consiste à appuyer sur le plan administratif et technique, les seconds, dans le processus de prise de décision ainsi que dans la gestion quotidienne des politiques et des programmes, en conformité avec les orientations édictées par le Conseil exécutif et les organes qui en dépendent. Ce travail est effectué par des milliers de fonctionnaires qui ont été embauchés par la voie de concours de sélection, en raison des qualifications qu'ils détiennent afin d'occuper les postes qui leur sont confiés. Par contre à l'intérieur des hautes sphères décisionnelles, les ressources humaines, qu'elles aient le titre de ministres, de sous-ministres ou de conseillers, détiennent ces emplois en raison des liens qu'ils ont avec le parti au pouvoir, sachant que leur nomination revient au Conseil exécutif. Néanmoins, cette affirmation mérite d'être pondérée pour les sous-ministres. Bourgault et Rousseau (1972) en étant venu à la conclusion que 60% des personnes occupant ces postes y étaient pour des critères essentiellement politiques (3).

La mission de ce dernier groupe, en antinomie aux carriéristes de la fonction publique, se porte sur la détermination des stratégies d'intervention, sur la préparation de lignes directrices relativement aux grandes orientations socio-économiques devant être privilégiées par le gouvernement. Ces démarches préliminaires mènent, si elles sont acceptées par le lieutenant-gouverneur en Conseil, à la conceptualisation des politiques et des programmes, en tenant compte de l'idéologie du parti ministériel et des demandes issues des forces sociétales. Dans la réalité, c'est à ce palier que l'action véritable et le pouvoir décisionnel au sein de l'appareil gouvernemental sont positionnés. Dans leur travail, ces décideurs peuvent compter sur une techno-structure dont la vocation est d'appuyer "le sommet stratégique en effectuant les études

---

(3) BOURGAULT, Jacques et ROUSSEAU, Madeleine (1972) Les sous-ministre au Québec de 1945 à nos jours. -Cité dans: BACCIGALUPO, Alain (1978) Les grands rouages de la machine administrative québécoise. p. 243.

Figure 17.1: ORGANISATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



requises pour la définition des politiques et en implantant des systèmes de planification et de contrôle" (4).

Le Conseil exécutif

Le Conseil exécutif est sans contredit l'organe central où sont élaborées et ratifiées les grandes décisions affectant l'État québécois. Bien que la structure opérationnelle d'appui, que sont les ministères à vocation sectorielle (p. ex. Transports Québec), ait pris de l'expansion à partir de la décennie 1960, c'est toujours ce palier qui est garant des orientations de la politique ferroviaire.

> Ce Conseil a pour rôle de définir les orientations de l'activité gouvernementale et de diriger l'administration de l'État. (5)

A cet échelon, les décisions concernant la politique sont teintées par les aspirations qu'investit le pouvoir politique en place, à l'égard de ce secteur, d'autant plus que les dossiers relatifs au transport sur rail, notamment ceux relevant du volet urbain, impliquent des enjeux géographiques, politiques et économiques considérables. Présidé par le Premier ministre, le Conseil est composé de ministres titulaires d'un ministère et de ministres d'État ou délégués, qui le secondent dans ses choix décisionnels.

Le Cabinet du premier ministre

Bien que mobilisant qu'un nombre limité d'effectifs (6), c'est à cet échelon que sont filtrées et analysées les priorités gouvernementales qui seront discutées au Conseil des ministres. Dans l'exercice de ses fonctions, le Premier ministre s'entoure d'un chef de cabinet, d'attachés politiques ainsi que de conseillers politiques et techniques sans pouvoir décisionnel officiel reconnu dans l'appareil gouvernemental.

---

(4) PAQUIN, Michel (1978) L'Administration gouvernementale vue comme une organisation. p. 13.

(5) QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1981-1982. p. 3.

(6) En 1983, 19 personnes étaient affectées au Cabinet du premier ministre et bureaux des ministres d'État. En 1990, ces données n'étaient plus présentées dans le rapport annuel du ministère, ce qui ne permet pas d'établir avec exactitude ce nombre.

QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1983) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1982-1983. p. 11.

Les grandes orientations, les priorités, l'approche globale d'un Premier ministre sont déterminées avec l'aide de conseillers qui depuis 1960 ont pu être ministres, hauts fonctionnaires ou simplement amis. Ceux-ci ont parfois exercé une influence démesurée par rapport à leurs titres officiels, au point de détenir véritablement le pouvoir exécutif à Québec. (7)

Leur mandat est de guider le président du Conseil exécutif dans ses réflexions. Toutefois, officieusement, ils ont souvent plus d'influence que plusieurs ministres ou sous-ministres, malgré le fait que leurs qualifications pour occuper ces postes sont davantage associées aux qualités d'organisateurs politiques des titulaires, que des connaissances professionnelles détenues relativement aux dossiers auxquels ils sont affectés. Ceci fut particulièrement vrai sous les gouvernements Bourassa du début de la décennie 1970, mais que l'Administration Lévesque a corrigé (8).

> Chose surprenante lorsqu'on examine le curriculum-vitae des principales personnes qui de 1970 à 1976 ont joué auprès de Robert Bourassa le rôle de conseiller économique, c'est qu'aucune d'entre elles n'étaient vraiment un expert en matière économique. Ni Paul Desrochers, le “politicien”, ni “l'avocat” J. Prieur ni le licencié en administration Pierre Lajoie, ni le spécialiste en relations de travail à l'Alcan, maire d'Alma et ex-président de l'Union des municipalités Maurice Paradis, n'étaient vraiment ce que l'on peut appeler de distingués économistes. (9)

Sous les deux premiers règnes libéraux mais, dans une moindre mesure, sous le régime Lévesque, le pouvoir authentique était centralisé entre les mains de ce personnel non élu. Les principaux extrants de la politique ferroviaire, comme les projets Ferchibal, le traversier-rail, le transport urbain dans l'agglomération montréalaise et le comité conjoint Québec-Ontario sur l'étude de la faisabilité d'un transport rapide des voyageurs dans le corridor Québec-Windsor, créé en juin 1989, ont transité par ce Cabinet (10).

Le projet Ferchibal était sous la supervision de Maurice Paradis, un des conseillers *économiques* du Premier ministre, originaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean (11). Sa position était critique, sachant qu'il assurait la coordination et le suivi d'un dossier dont les extrants géo-économiques

---

(7) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Les Mandarins du pouvoir: L'exercice du pouvoir au Québec de Jean Lesage à René Lévesque. p. 9.

(8) BACCIGALUPO, Alain (1978) Op.cit., p. 156.

(9) Ibid., p. 129.

(10) FORGUES, André. Succession de John Turner: Bourassa pousse Peterson à entrer dans la course. Le Soleil. 21 juin 1989. p. A4.

(11) BACCIGALUPO, Alain (1978) Op.cit., p. 130.

affecteraient principalement sa région natale. De plus, son ancien employeur, l'Alcan, étudiait la possibilité de participer à ce méga-projet, dont les visées étaient éminemment politiques. C'est à cette personne que revenait le mandat de recommander au Premier ministre les actions à prendre relativement à ce dossier.

Les opinions et recommandations de ce personnel politique non élu s'appuient sur un ensemble d'éléments souvent divergents, dans lequel les aspirations de la population, l'intensité du démarchage des forces sociétales, en adjonction avec les retombées politiques et géo-économiques sur l'État québécois, doivent être pris en considération. Nonobstant ces derniers, leurs choix éludaient souvent des motifs plus intimement rattachés aux prérogatives nationales, comme les effets anticipés sur le système géo-économiques québécois. On préférait privilégier des solutions maximisant des retombées plus partisanes que collectives. Cette attitude fut particulièrement vraie sous les deux premières administrations Bourassa, où il existait une forte imbrication de ces acteurs, avec leur rôle au sein du Parti libéral (12).

Sous le régime Bourassa, le pouvoir du Conseil des ministres, bien qu'encore important, s'est néanmoins décentralisé en faveur de ces conseillers spéciaux qui entourent les gouvernants démocratiquement choisis par le peuple. Dans un tel contexte, l'aménagement du territoire et le développement économique régional étaient laissés entre les mains de quelques personnes, qui étaient susceptibles d'harmoniser les politiques en accord avec les intérêts des groupes dont ils sont issus. Leur tâche était d'autant plus facilitée que le programme électoral libéral était peu précis quant à ses engagements dans plusieurs domaines, ce qui était le cas dans le secteur ferroviaire.

Voici un exemple de l'apport d'un tiers qui balise par ses observations la position que prendra un gouvernement à l'égard d'un dossier. Par son *analyse*, il met en relief les avantages et les désavantages qu'aurait le gouvernement à octroyer le contrat de réalisation du traversier-rail à un des deux armateurs en compétition pour ce projet, soit la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) et l'Agence maritime. Ce rapport confidentiel est un document réalisé pour le compte du ministre Jean Bienvenue, député du comté de Matane de 1966 à 1973:

> COGEMA: Compagnie publique dont les actions sont souscrites par la population des deux (2) rives du Bas-Saint-Laurent et des villes minières du Nord.
>
> Agence Maritime: Filiale "Logistec", compagnie contrôlée par le monde de la finance, rue Saint-Jacques.

---

(12) Ibid., p. 135.

COGEMA: Services publics de traversier-rail exclusifs aux wagons de chemins de fer entre Matane, Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles avec horaires réguliers reliant le réseau de chemin de fer nord-américain du sud avec le réseau des chemins de fer de Port-Cartier, Sept-Iles.

Agence Maritime: Services publics de traversier-rail non exclusifs aux wagons de chemins de fer entre les ports de Montréal, Québec, Pointe aux Pic, Port-Alfred, Rimouski, Pointe aux Pères, Matane, Baie-Comeau, Port-Cartier, Port de Rayonnier Québec Ltée, Sept-Iles, Pointe-Noire, Havre Saint-Pierre avec horaire irrégulier.

COGEMA: Appui favorable de la population, compagnies.

Agence maritime: Aucun

Impacts économiques

COGEMA: Création d'emploi dans une région sous-développée. Retombées économiques qui profiteraient aux gens de la région.

Baisse des coûts de transport

Possibilité d'implantation de villes industries.

Complémentarité au programme d'investissement par l'Entente Canada-Québec.

Agence Maritime: Contraire

Impacts politiques

[Si le contrat était octroyé à l'Agence maritime]:

Déception générale de tous les supporteurs avec ce que ça implique électoralement, si refus. Localement: Matane, Matapédia, Duplessis, Saguenay et Rimouski: DÉSASTRE (réaction imprévisible quant aux prises de positions exprimées dans les résolutions). Possibilité d'accusation de patronage. Répercussions dépassant l'envergure locale et régionale, pour être néfaste au niveau provincial. Plusieurs votes impliqués contre beaucoup d'argent à la caisse (Logistec). (13)

Dans ce dernier cas, le Conseil des ministres a porté son choix sur la COGEMA, car les extrants politiques et géo-économiques de cette entreprise surpassaient de beaucoup ceux que le gouvernement libéral auraient pu récupérer en favorisant son compétiteur montréalais. Du présent exemple, il faut tirer une conclusion. C'est qu'en plus des considérations d'ordre géo-économiques et techniques, qui normalement devraient être les seules sur lesquelles s'appuieraient les acteurs gouvernementaux dans leurs verdicts, pour optimiser son caractère

---

(13) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B07-4301B 73, Rapport confidentiel adressé au ministre Jean Bienvenue par Michel de Blas et Jean Thibeault, promoteur, 30 mai 1973, pp. 2-8.

objectif, l'élément politique soumet les décideurs à sélectionner l'alternative la plus rentable électoralement. Dans ce cas particulier, ce choix basé sur des préceptes politiques n'affecte pas la qualité du service devant être dispensée, car des deux propositions, celle de la COGEMA surpassait celle de Logistec. Toutefois, les choix politiques ne correspondent pas toujours aux intérêts de la nation.

L'avènement du Parti québécois à la tête de l'État

La prise du pouvoir par le Parti québécois en novembre 1976 engendra des changements importants quant à la place occupée par un petit groupe de technocrates tout-puissants qui élaboraient les politiques. Il s'est effectué un transfert du pouvoir décisionnel jadis détenu par des hauts fonctionnaires et les conseillers du Cabinet du Premier ministre en faveur des ministres, mais plus spécialement des ministres d'État (figure 17.1).

Ce nouveau mode de prise de décisions allait reposer sur des choix discutés et dictés par la direction collégiale du Conseil des ministres plutôt que sur des *signaux* venant de bureaucrates oeuvrant au sein des officines du Premier ministre. Les décisions des gouvernants péquistes s'inspiraient plus des demandes issues de la base du parti et de son programme politique que des résultats obtenus par quelques sondages d'opinion publique [14].

Ministres d'État

L'avènement au pouvoir du Parti québécois allait octroyer aux ministres d'État un nouveau rôle stratégique dans la structure gouvernementale. Au nombre de sept, recrutés parmi les plus brillants élus péquistes de 1976, ces *théoriciens* des politiques publiques allaient veiller à l'élaboration des politiques, tâche incombant jusque-là à des technocrates. René Lévesque (1987) a décrit le mandat de ces supers-ministres, qui s'inspire de l'expérience ontarienne:

> Choisis parmi les poids lourds, ils seront chargés de planifier autant que faire se peut et de coordonner le travail dans ces grands secteurs de développement, l'économique, le social, le culturel, le territorial. [15]

Dans le cadre de la politique ferroviaire, les deux grands acteurs de coordination furent les ministres d'État au développement économique et à l'aménagement. Chaque décision

---

(14) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Op.cit., p. 217.

(15) LÉVESQUE, René (1986) Attendez que je me rappelle... p. 376.

d'importance, comme les énoncés de politique en matière de transport collectif ou de développement de l'industrie du matériel de transport, a reçu l'*imprimatur* de ces acteurs qui occupent une fonction stratégique dans le processus gouvernemental. Les ministres d'État avaient un puissant pouvoir de supervision et de coordination sur les activités des ministères sectoriels. Ils avaient pour mission d'élaborer des lignes directrices que devait respecter la politique ferroviaire et ses programmes quant à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.

> Les ministres d'État et leur cabinet personnel, en plus de concevoir les grands objectifs et de coordonner le travail de formulation des politiques, jouent un rôle d'écoute et de contrôle de ce qui se brasse dans les ministères sectoriels. [(16)]

Pour appuyer leur action, chaque ministre d'État était soutenu par un Comité ministériel permanent qui avait compétence pour analyser certains dossiers relevant de leur champ d'intérêt.

Dans ce remaniement, le Conseil des ministres mais surtout le Comité des priorités furent des lieux de débats qui avaient droit de vie et de mort sur les propositions ministérielles [(17)]. A cet égard, en 1978, les discussions entourant les subventions proposées par le ministre Lucien Lessard pour maintenir le niveau de service des trains de banlieue sont à souligner. La suggestion du COMPA de ne pas intervenir dans ce dossier n'a pas été retenue par les membres du Conseil des ministres, lesquels ont préféré appuyer la proposition du ministre des Transports. Cet exemple en est un parmi tant d'autres qui illustre le pouvoir nouveau des ministériels par rapport aux technocrates. Ceci autorise une meilleure conciliation des divergences qui existent parfois entre les différents intervenants élus.

Les Comités ministériels permanents

Dans le cadre de la politique ferroviaire, deux Comités, celui de l'aménagement (COMPA) et du développement économique (CMPDE), s'occupaient des dossiers reliés à ce domaine. A l'image de l'ancien Comité des chemins de fer, ces corps, dont font partie certains membres du Conseil des ministres, avaient pour mission d'alléger les travaux du Conseil exécutif. Toutefois, ces Comités, dont la création remonte à 1975, ont un mandat fort éloigné de leur ancêtre. Sous l'autorité d'un ministre d'État, à partir de décembre 1976, le Comité est un lieu de discussion dont l'objectif est de favoriser une synergie et une action concertée entre les intervenants

---

(16) BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Op.cit., p. 223.

(17) Ibid., p. 223-224.

ministériels d'un domaine, avant la ratification d'une décision au Conseil exécutif. Il permet également d'assurer une vision sectorielle des dossiers à l'étude, tout en améliorant la coordination et l'imbrication des mesures devant être entérinées.

Le Comité ministériel permanent de l'aménagement, qui a participé à l'élaboration des plans et propositions gouvernementales en matière de transport depuis la seconde moitié de la décennie 1970 a pour mission:

> [...] d'assurer la cohérence des politiques et des activités gouvernementales dans les matières et secteurs suivants: l'aménagement et l'urbanisme, les structures municipales, les fonctions municipales, la propriété du sol, l'intégrité du territoire, le zonage, les aéroports et enfin, l'acquisition, l'aménagement, la protection, la conservation et la disposition des terres du domaine public. (18)

Même s'il n'en a pas fait mention dans son mandat, le Comité s'occupe également des questions relatives au transport. Huit ministres siègent au COMPA, soit le ministre d'État à l'aménagement qui en est le président, le ministre des Affaires municipales, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministre de l'Énergie et des Ressources, le ministre de l'Environnement, le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le ministre des Transports et le ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

Quant au Comité ministériel permanent du développement économique qui a contribué notamment à la préparation de l'énoncé de politique économique intitulé *Bâtir le Québec* son mandat, est:

> [...] d'assurer la cohérence des politiques et des activités gouvernementales en matière de développement économique dans les secteurs primaire, secondaire et tertiaire. Il étudie notamment les questions relatives à l'exploration, la mise en valeur, la production, la gestion, la commercialisation et l'exportation, l'innovation et la recherche industrielle, le financement et le transport, de même que toute question ayant une incidence sur les facteurs de production de l'entreprise. (19)

Le CMPDE regroupe huit membres, soit le président qui est le ministre d'État au développement économique, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministre de l'Énergie et des Ressources, le ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, le ministre des Institutions financières et Coopératives, le ministre du Revenu, le ministre des Transports et le ministre des Travaux publics et de l'Approvisionnement.

---

(18) QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Op.cit., p. 16.

(19) Ibid., p. 29.

Un Comité des priorités chapeaute l'ensemble des activités et des recommandations émises par ces corps. Il est formé du Premier ministre qui en assume la direction et des ministres présidant aux destinées des Comités ministériels permanents. Sa fonction est d'établir, pour le compte du lieutenant-gouverneur en conseil, la primauté des dossiers devant recevoir l'attention du gouvernement, tout en assurant un suivi de ceux devant être menés à terme.

En septembre 1982, cette organisation politique a été repensée. Les postes de ministres d'État au développement économique et à l'aménagement furent abolis. Seul ce dernier fut remplacé par un ministre délégué à l'aménagement et au développement régional qui reprend certains de ses anciens pouvoirs auxquels s'ajoute un champ de compétence, le développement régional.

Malgré le fait que les ministres d'État disposaient d'un mandat élargi pour développer et coordonner les grandes orientations politiques de leur champ de compétence, ils n'avaient pas l'autorité nécessaire pour transformer en programmes et en extrants leurs propositions. Ces dernières étapes incombaient aux ministres sectoriels rattachés au ministre d'État. Cette absence de puissance n'était pas sans indisposer les créateurs de politiques qui ne pouvaient en assumer le suivi jusqu'à leur application, ce qui indisposait les ministres d'État. Le premier ministre René Lévesque décida de mettre au rancart cette formule novatrice qui avait néanmoins produit des fruits. Il retourna à l'approche plus conservatrice, ayant prévalu jusqu'en décembre 1976, où chaque ministre dispose de l'autonomie et de la capacité pour procéder à l'application des politiques édictés par son ministère [20].

Quant aux Comités ministériels permanents, le COMPA, se voit ajouter à sa dénomination le développement régional (COMPADR) et sa présidence est assurée par un ministre sectoriel depuis décembre 1984. C'est alors au ministre des Affaires municipales que revient cette fonction, tandis qu'à partir de décembre 1985, cette fonction à été transférée au ministre responsable du développement régional. En ce qui concerne le Comité ministériel permanent du développement économique, son mandat est resté identique; cependant c'est le ministre des Finances qui en assume la direction depuis septembre 1982.

---

(20) LÉVESQUE, René (1986) Op.cit., p. 377.

L'Office de planification et de développement du Québec

Au sein du Conseil exécutif, l'Office de planification et de développement du Québec a vu le jour en 1968 (21). Il est le canal d'accès qui permet aux intervenants régionaux d'atteindre les membres du Conseil des ministres afin de présenter leurs demandes (figure 16.1). Malgré le fait que l'Office n'est plus rattaché au Conseil exécutif depuis décembre 1985, car relevant du ministre responsable du développement régional, ces liens privilégiés ont été maintenus.

Toutefois, il est important de souligner que le véritable pouvoir décisionnel n'a pas ses assises au sein de l'OPDQ qui agit comme courroie de transmission entre les agents régionaux et le pouvoir central. C'est plutôt le Cabinet du Premier ministre, le Conseil du Trésor, ainsi que certains ministres et hauts-fonctionnaires qui disposent de l'influence nécessaire pour autoriser l'octroi de crédits publics. Ceux-ci sont les véritables décideurs (22).

L'OPDQ est un organisme de planification d'importance qui, par ses activités de recherche, a contribué à appuyer par un personnel issu de plusieurs disciplines universitaires, à examiner, non seulement les facettes techniques des grands projets ferroviaires gouvernementaux, mais à replacer ces projets dans le contexte de l'environnement québécois. Ceci a permis d'anticiper sur les impacts géographiques et socio-économiques que leur implantation est susceptible de générer sur l'État, tout en permettant aux gouvernants d'appuyer leurs décisions sur des considérations sérieuses. Cette approche innovatrice est en conformité avec sa mission qui est de:

> préparer pour le compte du gouvernement des plans, des programmes et des projets d'aménagement du territoire et de développement socio-économique qui tiennent compte des particularités régionales et qui permettent une meilleure utilisation des ressources et sociales;
>
> donner des avis au gouvernement sur les politiques et les programmes élaborés par les ministères, en vue de favoriser l'harmonisation;
>
> coordonner les recherches, études, enquêtes et inventaires qui sont faits par d'autres ministères et organismes du gouvernement et agir comme agent de liaison entre ces mêmes organismes lorsque la mise en oeuvre d'un projet intéresse plusieurs d'entre eux. (23)

---

(21) Loi de l'Office de planification du Québec, S.Q. 1968, c.14.

(22) LEDUC, Gilbert. Le développement régional est un inconvénient pour tout gouvernement. Le Soleil, 31 janvier 1990, p. B9.

(23) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Office de planification et de développement du Québec: Rapport annuel 1987-1988, p. 13.

L'Office a participé à l'étude des impacts et des modalités d'implantation de projets ferroviaires, comme Ferchibal, le traversier-rail, le métro régional, la liaison par train rapide entre New-York et Montréal, ainsi qu'à certains projets de trains touristiques. Ces études ont été effectuées dans une perspective globale s'appuyant sur l'interaction existante entre les lignes ferroviaires, l'aménagement du territoire et le développement économique régional, et ce, en tenant compte du fait que ces projets ont une portée géographique susceptible d'influencer le développement, non seulement d'une région, mais de l'ensemble de l'État québécois.

A ces activités de planification s'est ajoutée l'administration du programme *Fonds de développement régional (FDR)* qui a pour objectif d'appuyer financièrement des projets régionaux proposés par des agents du milieu (24). Dans le cadre des crédits mis à sa disposition par le Parlement pour aider à l'établissement d'infrastructures devant appuyer l'aménagement du territoire, l'OPDQ a contribué à l'établissement du traversier-rail, de même que des gares intermodales de Lévis, Québec et Trois-Rivières. Dans le cas de la ville mauricienne, elle y a investi 500 000$, en vue de favoriser l'intermodalité des modes de transport terrestre des personnes (25).

Finalement, l'organisme participe aux négociations des ententes canado-québécoises de développement, qu'elles soit cadres ou auxiliaires. Ces accords sont d'ailleurs une des causes qui contribua à la naissance de l'Office à l'issue du plan ARDA. Elle en a assuré le suivi et la gestion pour le compte du gouvernement du Québec jusqu'en 1984. Après cette date, l'administration de ces ententes a été transférée au Secrétariat aux Affaires intergouvernementales canadiennes qui remplit cette fonction par l'entremise de sa Direction des affaires économiques et financières.

Le Conseil du Trésor

Cet organisme discret occupe au sein de l'appareil gouvernemental un rôle stratégique. Au dire de l'ex-sous-ministre Robert Normand, tout promoteur d'un projet quelconque qui désire obtenir les faveurs devrait mener un démarchage intensif auprès de deux groupes "[...] le cabinet

---

(24) Ibid.

(25) FOURNIER, André (1982) L'intégration des transports en commun...un phénomène ou une nécessité? p. 23.

du Premier ministre et le Conseil du Trésor sont les véritables "sièges du pouvoir" et non pas le conseil des ministres" (26).

Le Conseil du Trésor détient les leviers qui lui permettent de donner le feu vert à la réalisation des dossiers d'importance. Toute décision impliquant des sommes importantes doit transiter par cet organisme autonome du Conseil exécutif. Sa mission est d'évaluer scrupuleusement les implications financières des programmes gouvernementaux en place ou devant être créés. A cet égard les ministères et organismes sont soumis aux politiques administratives du Conseil du Trésor qui encadre rigoureusement leur pouvoir de dépenser (27). Ces normes soumettent leurs activités et extrants à la volonté d'un agent externe qui doit concilier les demandes ministérielles avec les requêtes issues des autres secteurs gouvernementaux, d'où l'importance d'avoir ses *entrées* auprès des décideurs stratégiques en vue de faire progresser ses dossiers.

L'Assemblée nationale

La Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Créée en mars 1984 à la suite de la réforme des institutions parlementaires, la Commission permanente reprend pour l'essentiel les anciens pouvoirs et champs juridictionnels de la Commission permanente des transports et des communications. Toutefois, des compétences élargies permettent à ses membres de bénéficier d'une vision globale de secteurs caractérisés par une forte interaction. A la sphère transport s'est ajouté le mandat d'étudier toutes questions qui lui sont déférées par la Chambre concernant les collectivités locales, l'aménagement, les travaux publics, l'environnement, les loisirs, ainsi que la chasse et la pêche (28).

La Commission permanente a porté son attention à l'étude de la politique ferroviaire québécoise seulement à partir du début de la décennie 1980. Ce qui n'est pas le fruit du hasard, sachant que

---

(26) LEDUC, Gilbert (1990) Op.cit.

(27) Suivant l'édition 1990 du *Répertoire des politiques administratives*, les ministères et organismes ne peuvent octroyer de contrats d'achat ou des subventions dépassant 1 M$ sans avoir obtenu préalablement l'autorisation du Conseil des ministres. Dans le secteur ferroviaire, les sommes impliquées pour la construction d'infrastructure étant rarement inférieur à 1 M$, les agents ministériels doivent constamment soumettre leurs programmes au bon vouloir du Conseil.

(28) QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? p. 31.

c'est à cette époque que le gouvernement présenta des solutions d'ensemble et modifia son *Programme d'aide au transport urbain* afin de bonifier le service de transport en commun et favoriser le développement de l'industrie du matériel ferroviaire.

Dans le mouvement de démocratisation de l'Assemblée nationale qui a ouvert ses portes aux groupes désireux d'apporter leur contribution au façonnement des orientations de l'État québécois, les gouvernements péquistes et libéraux ont eu recours aux Commissions parlementaires pour sonder le pouls des forces sociétales, à l'égard de leurs énoncés de politique concernant le transport collectif dans l'agglomération montréalaise, ainsi que de ses incidences sur l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Ce processus de consultation des intervenants du milieu a été utilisé en 1982, en 1987, puis en 1989. Il a permis de recueillir leurs opinions concernant les orientations et les mesures que devrait contenir un plan de transport de la région métropolitaine.

Les organes de décisions stratégiques venant d'être introduits, il faut maintenant aborder l'étude des structures opérationnelles d'appuis qui collaborent à l'élaboration des modalités d'application ainsi qu'à la gestion de la politique et de ses programmes. Cet exposé est conçu de façon à différencier les ministères et organismes ayant un mandat des activités et des extrants, encadrés par des unités administratives dont l'action est principalement dévolue à la gestion sectorielle de la politique ferroviaire. Cela en antinomie aux autres branches de l'Administration, qui bien que s'intéressant à ce secteur, ne constituent pas des opérations exclusives et institutionnalisées dans leur organigramme.

Dans la première catégorie, l'on retrouve les ministères des Transports et celui de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, tandis que le complément des ministères faisant l'objet de l'étude, se rattache au second groupe. Ils sont surtout actifs dans l'étude et le contrôle des implications territoriales susceptibles d'être générées par les projets ferroviaires sur l'environnement bio-physique québécois. Issus des années 1970, ces organes sont la conséquence d'une nouvelle conscience populaire, propre à la société postindustrielle, qui vise à harmoniser la sauvegarder de l'environnement et l'aménagement du territoire avec les prérogatives du développement économique régional.

Les structures gouvernementales qui sont étudiées dans cette section sont celles qui étaient en place en 1990. Pour chacune des composantes, un rappel historique relatant leur évolution au

cours des décennies 1970 et 1980 permet d'en retracer l'existence ainsi que leurs mutations organisationnelles internes en rapport avec la politique ferroviaire.

Le ministère des Transports

En matière de transport sur rail, le ministère des Transports est sans contredit l'intervenant central et le pilier de la politique, tant par les effectifs que par les deniers consacrés à ce poste.

L'intérêt nouveau du ministère pour ce secteur est associé à l'adoption, en 1972, de la *Loi du ministère des transports* qui entraîne la fusion des ministères des Transports et Communications, ainsi que de la Voirie au sein d'une même entité et de la *Loi des transports*. Celles-ci traduisent une volonté politique claire du gouvernement d'assumer la pleine souveraineté qui lui revient dans le domaine des transports et de se doter d'une structure administrative moderne, apte à répondre aux nouveaux défis de l'État québécois, où la planification constitue une des pierres d'assise de son action. Ces pièces législatives redéfinissaient entièrement le rôle et le mandat du ministère au sein de l'appareil gouvernemental en lui octroyant de nouvelles responsabilités dans cette sphère, permettant des interventions plus globales en conformité avec sa mission visant à soutenir “la mobilité de l'ensemble des Québécois sur tout le territoire par les divers modes de transport” (29).

> Le ministre a pour fonctions d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de mettre en oeuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution. (30)

De simple administrateur et pourvoyeur dans la construction, l'entretien des routes et la réglementation, Transports Québec, en 1973, était devenu un véritable organe planificateur ayant les pouvoirs nécessaires et qui s'est doté progressivement des ressources pour veiller à l'organisation du transport en terre québécoise dans une perspective globale visant à concourir à l'établissement d'une politique intégrée dans ce domaine.

> La nouvelle loi permet [...] au ministre de résoudre les problèmes de transport, non plus seulement en fonction des données du génie routier, mais aussi en fonction de la rentabilité et l'efficacité de tous les moyens et systèmes mis à sa disposition.

---

(29) QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec. p. 145.

(30) Loi du ministère des Transports. S.Q. 1972, c.55, article 2.

> Ces nouvelles exigences ont entraîné de profonds changements dans l'administration, notamment pour doter le ministère de véritables spécialistes en transport. (31)

En conformité avec les lois de 1972, le ministère détenait le pouvoir de s'occuper du transport sur rail. Toutefois, la restructuration administrative qui s'ensuivit ne consacra pas immédiatement une place à ce secteur. L'ajout d'une telle composante était prévu dans les plans du ministère, mais pour une date indéterminée malgré que son utilité n'était plus à justifier.

Le transport ferroviaire conventionnel

Un conflit survenu entre le chemin de fer Cartier et ses employés, en 1972, quant à la suppression des wagons de queue à la fin des trains, amena le gouvernement à s'interroger sur la création d'un Service dédié aux questions ferroviaires.

Les cheminots s'opposaient ardemment au geste patronal qui visait à rationaliser les activités de la compagnie. Ils invoquèrent que la disparition de ce wagon entraînerait plusieurs licenciements et une sécurité réduite pour le public. Le syndicat des travailleurs de la Compagnie minière Québec-Cartier s'adressa au ministre du Travail pour obtenir son intervention. L'exécutif syndical reçut une réponse négative, les pouvoirs du titulaire de ce ministère ne lui permettant pas de donner suite à leur demande (32).

Des démarches furent entreprises auprès de son collègue des Transports, tant par l'association ouvrière que par le ministère du Travail. Rapidement les fonctionnaires en arrivèrent à la conclusion que le gouvernement n'ayant pas édicté une réglementation sur la sécurité de l'exploitation du transport sur rail ne pouvait agir dans ce dossier. C'est de là qu'origine la recommandation du ministère du Travail adressée au sous-ministre des Transports, Gérard Montambault soulignant qu'il était "[...] nécessaire d'entreprendre immédiatement l'étude d'une réglementation concernant l'exploitation et l'entretien des chemin de fer de juridiction provincial" (33).

---

(31) QUÉBEC. Ministère des Transports (1973) Les transports en 1973. p. 9.

(32) ANQ, Op.cit., Article 755, Lettre de Jean Cournoyer, ministre du Travail, 31 mai 1972.

(33) ANQ, Op.cit., Article 757, Lettre de Guy Lapointe du Ministère du Travail au sous-ministre des Transports, Gérard Montambault, 9 août 1972.

Dans les mois qui suivirent, des dossiers comme le projet Ferchibal ou l'abandon de tronçons par les entreprises ferroviaires fédérales précipitèrent la création de l'unité. En 1974, les autorités ministérielles créèrent, pour combler ce vide et s'attribuer une expertise ferroviaire, le Service du transport ferroviaire, lequel logeait à l'intérieur de la Direction du Transport maritime et aérien. L'année suivante trois personnes y étaient affectées.

Suivant les objectifs des hautes autorités ministérielles, les structures administratives se sont ponctuellement modifiées afin de répondre à de nouvelles attentes. Le module Transport ferroviaire est demeuré un Service jusqu'en 1978, année où il fut intégré au Service du développement du transport terrestre des marchandises. Cette réorganisation, qui avait pour ambition d'assurer une meilleure coordination des actions et des agents du ministère quant aux différents modes de transport en usage au Québec tout en favorisant une vision intégrée et polyvalente, persista pendant six ans.

En 1984, une Direction du transport ferroviaire fut instaurée à l'intérieur de la nouvelle Direction générale du transport intermodal, dont les fonctions sont les suivantes:

> Elle conçoit, développe et évalue les services et les systèmes de transport dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. En plus, elle réglemente et normalise les divers services de transport, de même que leur utilisation. (34)

Cette réorganisation répondait à une volonté de regrouper au sein d'une même branche administrative des modes de transport ayant une vocation similaire ou apparentée. Il n'était pas toujours évident que les caractéristiques intrinsèques au transport ferroviaire urbain des personnes et celui du transport sur rail conventionnel soient compatibles, notamment en ce qui concerne les effets générés sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional. En conformité avec ces ambitions, le mandat de la Direction du transport ferroviaire était:

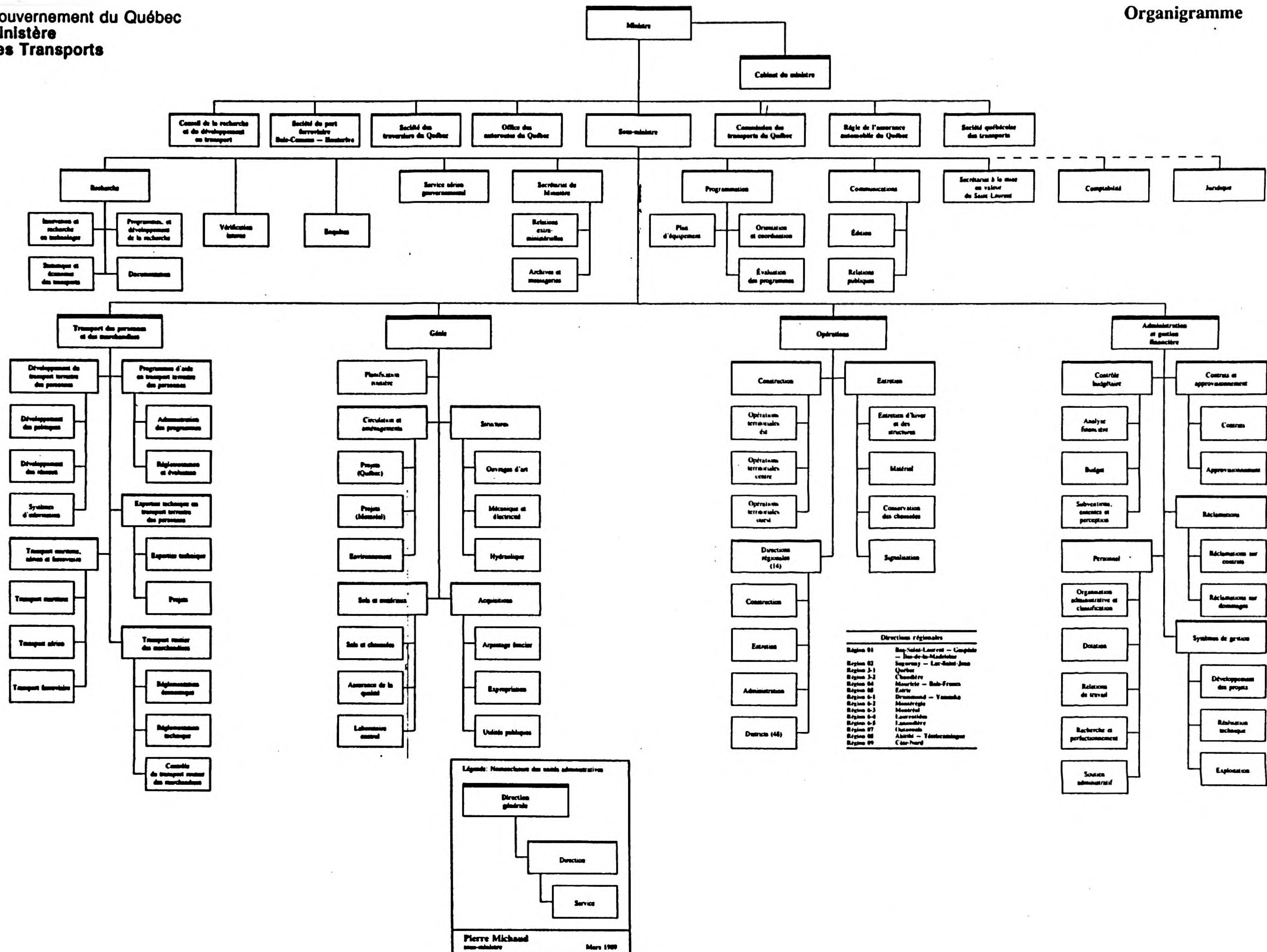
> [d'] inventorier, analyser et prévoir les besoins en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires au Québec; élaborer les politiques et des programmes d'intervention applicables au transport ferroviaire et s'assurer d'une réglementation pertinente dans ce domaine. (35)

---

(34) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ministère des Transports: Rapport annuel 1986-1987. pp. 12-13.

(35) Ibid., p. 13.

Figure 17.2: ORGANIGRAMME DU MINISTERE DES TRANSPORTS



Source: QUEBEC. Ministère des Transports. Ministère des Transports: Rapport annuel 1988-1989. pp. 32-33.

Finalement en novembre 1987, la Direction du transport ferroviaire redevint un Service de même nature que celui ayant existé au milieu de la décennie 1970 (figure 17.2). Cette nouvelle structure consacre à nouveau l'unification des modes de transports ferroviaires, tant urbains que conventionnels, au sein de la même direction générale. La fusion des Directions générales du transport terrestre, des transports des personnes et de l'intermodal avait pour ambition de regrouper à l'intérieur d'une même branche, l'ensemble des "unités administratives affectées à l'élaboration d'études, de politiques, de programmes et de réglementations en matière de" transports, tout en favorisant une plus grande autonomie des modules impliqués [36].

Cette nouvelle structure avait pour ambition d'octroyer une meilleure flexibilité pour favoriser une interaction améliorée entre les unités oeuvrant sur un même projet (p. ex. train de banlieue). Ceci permettrait aux ressources ministérielles de s'adapter aisément et rapidement à l'évolution des besoins des clientèles externes (p. ex. les entreprises ferroviaires). Elle favorisait l'organisation d'une Direction générale dont les activités s'appuient sur une structuration fonctionnelle établie suivant ses clientèles [37].

Nonobstant ces changements, les activités de l'unité reposent sur trois axes d'intervention. Premièrement, il est le mandataire du ministère dans l'application de la législation ferroviaire, notamment en matière de sécurité. Le Service participe également à l'élaboration des orientations de la politique ferroviaire et des programmes du ministère.

Deuxièmement, l'unité défend les intérêts de l'État québécois, "au chapitre des activités ferroviaires de juridiction fédérale" [38] en effectuant du démarchage auprès des institutions canadiennes, occupation pour laquelle il consacre le plus de temps. Par exemple, lorsqu'une demande d'abandon de tronçons est déposée à l'Office national des transports et que ses implications pourraient être dommageables pour le développement, notamment économique des régions affectées, il conteste la requête. En plus de se présenter aux audiences de l'organisme de réglementation, il avise les intervenants régionaux de ces faits et fournit aux principaux intéressés du milieu un support technique et moral dans leurs efforts en vue de préserver ces lignes.

---

(36) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Mémoire au sous-ministre des transports relativement à la présentation de la nouvelle Direction générale du transport des personnes et des marchandises. p. 2.

(37) Ibid., p. 5.

(38) Commission de l'aménagement et des équipements. Marc-Yvan Côté, 23 avril 1986, p. CAE-296.

Finalement, le module transport ferroviaire contribue à des activités de développement, d'informations et de soutien technique pour les clientèles internes (p. ex. les ministères de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, du Tourisme et le COMPADR) ou externe (p. ex. promoteurs de trains touristiques, municipalités régionales de comtés). Dans le cadre de ce dernier mandat, l'unité peut représenter le ministère à des congrès ferroviaires et établir des liens avec des intervenants gouvernementaux ou privés, tant québécois qu'étrangers.

Le transport ferroviaire urbain

Jusqu'à ce jour, les activités du Service du transport ferroviaire et de ses prédécesseurs ont porté principalement sur les chemins de fer dits conventionnels. Toutefois, en raison de son expertise technique et du mandat qui lui est dévolu, il a participé à l'étude du réseau ferroviaire urbain montréalais, en coopération avec les intervenants du ministère oeuvrant plus spécifiquement dans ce champ.

Néanmoins, c'est à d'autres unités ministérielles qu'est revenu le mandat de gérer le volet urbain de la politique ferroviaire. Contrairement au module transport ferroviaire dont la production se limite plus à des activités de soutien technique, impliquant peu de deniers publics, les extrants financiers et les effectifs que le ministère consacre à ce sous-secteur sont appréciables, en raison de l'importance du rôle que lui octroie le gouvernement québécois.

En 1973 fut créée la Direction du transport des personnes au sein de la Direction générale des systèmes de transport. Cette structure était le reflet de la nouvelle philosophie qui animait les gestionnaires du ministère, c'est-à-dire une vision globale des relations existant entre les différents modes de transports. Dans ses premières années d'existence, la Direction avait pour mandat:

> d'analyser et [de] prévoir les besoins exprimés dans les trois secteurs relevant de sa juridiction, c'est-à-dire le transport en commun, le transport scolaire et le transport par taxis. (39)

Au fil des ans, cette mission a été bonifiée en fonction des nouvelles ambitions et des orientations ministérielles:

---

(39) QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Rapport annuel 1974-1975: Ministère des Transports. p. 14.

> [...] favoriser l'amélioration et l'efficacité des moyens aussi bien que des services de transport des personnes par modes terrestres; viser l'intégration de ces modes et services avec les autres modes. (40)

En 1984, le transport ferroviaire urbain et conventionnel qui était réuni sous la même direction générale depuis six ans, c'est-à-dire celle de la Planification et développement, fut réparti dans deux directions générales, soit celles du Transport terrestre des personnes et du Transport intermodal. Cette restructuration avait pour ambition de bien séparer deux sous-secteurs aux caractéristiques et aux effets spatiaux fondamentalement différents.

Cette segmentation a permis au transport collectif d'obtenir une place privilégiée au sein du ministère, tout en octroyant à cette branche administrative les ressources humaines et techniques nécessaires pour rencontrer son mandat. En effet, la réorganisation a entraîné la création de quatre Directions oeuvrant dans le transport terrestre des personnes, consacrant ainsi l'importance qu'accordent à ce sous-secteur les autorités ministérielles. Cette structure mettait l'accent sur le développement d'une polyvalence et de l'intégration des branches vouées à ce sous-secteur. Ceci créa une synergie entre les modules planification, expertise technique et gestion de programme, en vue de bonifier le processus menant à la distribution des extrants de la politique.

Trois ans plus tard, un nouveau remaniement modifia cette organisation en favorisant la naissance de trois directions dont l'activité est dévolue au développement, à l'expertise technique et à la gestion des programmes d'aide au transport terrestre des personnes (figure 17.2). Le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), venant d'être aboli, la plupart de ses activités ont été incorporées à cette Direction générale. Toutefois, il est permis de douter que cette réorganisation, dont le fait saillant est la suppression du COTREM, ait permis d'améliorer l'efficience des activités du ministère en matière de transport en commun si l'on en juge par l'opinion exprimée par certains hauts-fonctionnaires. Cette question sera abordée d'ailleurs dans la prochaine section.

En plus d'administrer les programmes d'aide au transport urbain qui occupent une partie importante de ses ressources humaines, les activités des unités Transport terrestre des personnes portent également sur l'amélioration de la qualité des services dispensés au public (41). L'unité

---

(40) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Ministère des Transports: Rapport annuel 1982-1983. p. 9.

(41) Ibid., pp. 16-17.

mène un travail d'enquêtes et d'analyses en conformité avec les buts que le ministère lui a octroyés.

Malgré les faiblesses reprochées par certains, la structure de 1987 tend à favoriser une meilleure concertation des activités et des agents du ministère qui s'occupent de la politique ferroviaire. Elle les réunit au sein d'une même Direction générale facilitant d'autant plus les rapports et la compréhension mutuelle concernant ce dossier.

> Cette direction générale constitue l'outil primordial pour favoriser un fonctionnement efficace et le développement harmonieux des réseaux et des infrastructures de transport concernés, et cela, dans un souci constant des retombées économiques et d'une utilisation optimale des réseaux et des systèmes. (42)

La planification et la recherche

Depuis 1973, la fonction planification occupe une place de choix à l'intérieur de ces structures. C'est d'ailleurs une des différences fondamentales qui tranche singulièrement avec la situation prévalant auparavant, alors que le mandat du ministère en faisait abstraction. Le législateur y remédia en bonifiant Transports Québec de deux nouvelles missions:

> a) faire l'inventaire des moyens et des systèmes de transport, déterminer leur nature, leur nombre et leur qualité, évaluer leur efficacité en fonction du développement social et économique des diverses régions du Québec.
>
> k) favoriser l'étude et les recherches scientifiques dans le domaine des transports [...]. (43)

Des projets d'envergure comme Ferchibal, l'établissement d'un traversier-rail ou l'implantation d'un réseau ferroviaire urbain dans l'agglomération montréalaise sont autant d'exemples, qui ont permis d'exploiter cette activité comme jamais au sein de cette instance gouvernementale. Désormais, avant d'entreprendre un de ces grands travaux de construction ferroviaire (p. ex. le métro), le ministère est maintenant pourvu des ressources humaines, financières et techniques lui permettant de mener des études de faisabilité et d'impacts dans le dessein de mieux connaître les diverses facettes d'un projet sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional.

---

(42) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Service du développement des politiques: Mandat et Plan d'action 1988-89. p. 6.

(43) Loi du ministère des transports. S.Q. 1972, c.55, article. 3.

En 1973, le Service d'études en planification des transports a vu le jour. Dans les années qui suivirent, cette unité a changé de nom et de rattachement administratif. Nonobstant, ces modifications plus associées au format qu'au contenu, la mission de cette *boîte conceptrice* demeure conforme aux préoccupations véhiculées par la loi de 1972, c'est-à-dire un levier de planification préoccupé par une meilleure intégration et une optimisation des modes de transport.

Cette période a connu deux types d'unité de planification, celles dites temporaires qui disposent d'un mandat spécifique. Le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) et le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) constituent des exemples éloquents d'organismes s'attardant plus spécialement à l'établissement de chemins de fer urbains, dans une perspective régionale. Le second groupe est constitué des unités intégrées aux structures ministérielles, dont l'existence dans le temps est stable et dont le mandat est général (p. ex. la Direction des études et de la planification).

La thèse s'attardant au volet transport sur rail, l'attention portera plus précisément sur la présentation de ces corps de planification sectorielle et ponctuelle, dont le mandat était de présenter au gouvernement, pour les uns, leurs recommandations quant à un projet spécifique (p. ex. TRRAMM et REM) ou, pour les autres, les assises devant aboutir à l'application d'une politique globale du transport dans la région de Montréal.

Le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) fut le premier de cette série d'organismes relevant directement du ministre (44). Ce rattachement organique démontrait le caractère prioritaire de ses travaux qui sont soustraits à la bureaucratie de l'appareil gouvernemental, mais qui n'est pas immunisé par les querelles qui lui sont intrinsèques.

Institué en 1972 dans le cadre de l'Étude de transport en commun aéroportuaire et régional (ETCAR), son mandat était d'examiner la faisabilité de l'implantation d'un système de transport sur rail, pour le début de la décennie 1980, devant relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport international de Montréal (Mirabel). S'appuyant sur une représentation élargie, ceux-ci étant issus de plusieurs ministères et organismes québécois, on y retrouvait des:

---

(44) Afin d'éliminer toute ambiguïté, il faut préciser qu'au cours des années 1970, trois organismes d'études sur le transport collectif ont été institués par le gouvernement avec des désignations similaires ou quasi identiques. Toutefois, leurs mandats étaient différents. En juillet 1972 et août 1976 furent crées, successivement deux groupes appelés le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) et en 1978 le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM).

> [...] hauts-fonctionnaires des ministères des Transports, de l'Industrie et du Commerce, des Affaires municipales et de représentants de l'Office de planification et de développement du Québec et de la Communauté urbaine de Montréal. (45)

Initiée par le gouvernement fédéral à la fin des années 1960, la création de l'aéroport international de Montréal (Mirabel), amena le gouvernement du Québec à établir à l'hiver 1971 le Service d'aménagement du territoire de la région aéroportuaire (SATRA), lequel relevait des Affaires municipales (46). Son mandat, comme son nom l'indique, était de préparer un schéma d'aménagement de la zone afférente au nouveau complexe aéroportuaire. Le lien ferroviaire rapide Montréal-Mirabel constituait un des éléments constituants de ce méga-projet. Son étude fut déléguée au Comité de transport de la région de Montréal par le Comité des affaires économiques (l'ancêtre du CMPDE) en juillet 1972 (47).

Au SATRA, en 1970, s'est ajoutée la création de la Commission de développement de la région de Montréal (CDRM), laquelle relevait de l'OPDQ (48). Sa mission, contrairement au Service, était de développer une vision et une proposition d'aménagement pour l'ensemble de l'agglomération métropolitaine qui incluait la zone aéroportuaire.

Par rapport aux ministères et organismes impliqués dans le projet aéroportuaire, le Comité agissait comme groupe conseil devant recommander l'alternative de transport sur rail la plus prometteuse, en fonction des propositions d'aménagement présentées par les divers intervenants. Il a été le lieu d'affrontement entre les options d'aménagement du territoire défendues par l'OPDQ et le SATRA qui ont amené ces organismes à proposer des tracés différents pour relier le centre-ville de Montréal à Mirabel. Des ambitions divergentes qui répondaient à des objectifs de développement territorial recherchés par des motivations propres à chacun de ces *clans* ont eu pour résultat de se transposer dans les alternatives d'itinéraires contenues dans les propositions du CTRM. Les causes de cette polarisation seront abordées dans la prochaine sous-section.

---

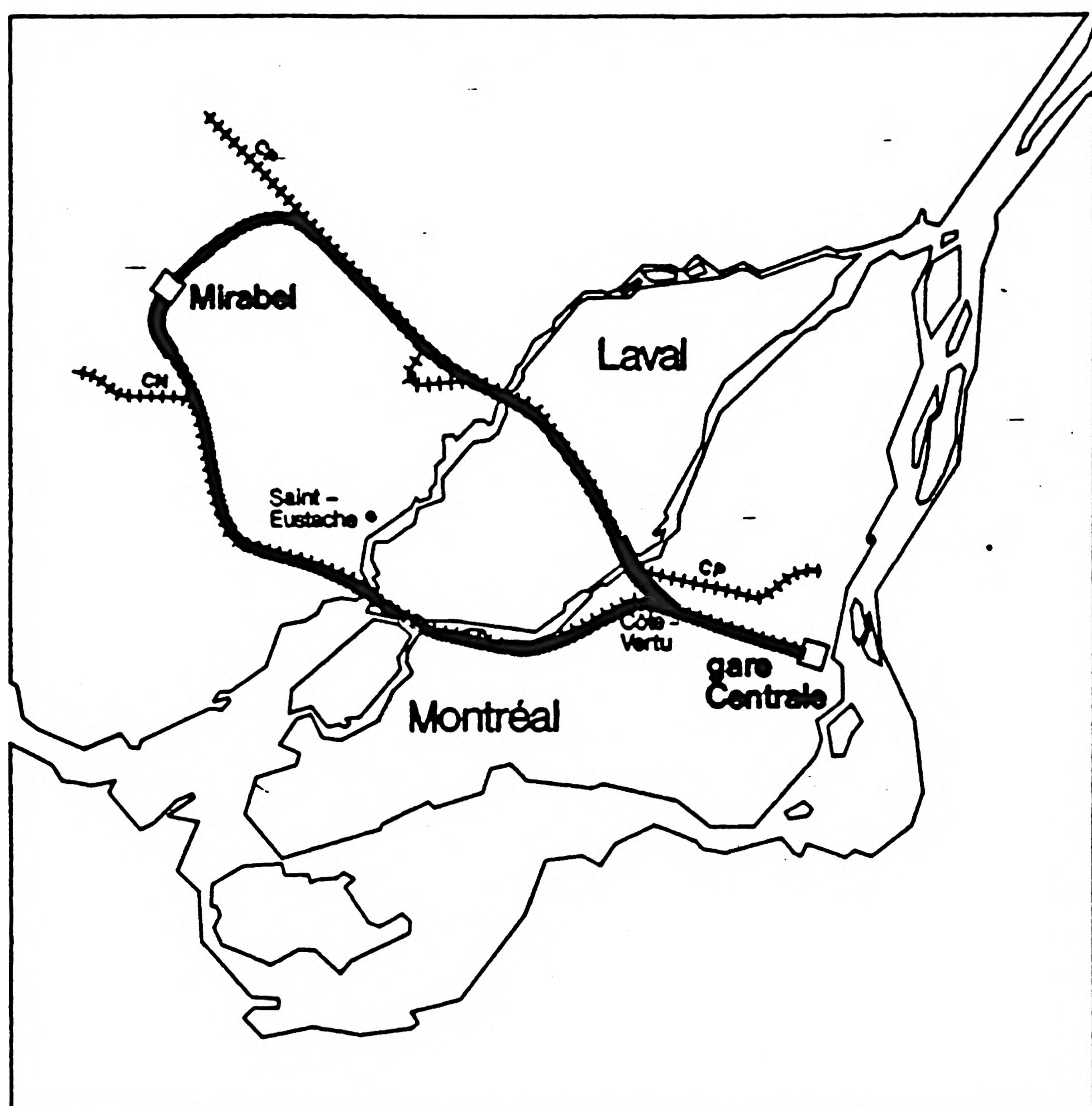
(45) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. p. 3.

(46) Le SATRA prenait la relève avec un mandat élargi du Bureau d'aménagement des environs du nouvel aéroport international au Québec (BAENAIQ), créé deux ans plus tôt par l'Assemblée nationale. Au printemps de 1974, la Société fut dissoute et ses pouvoirs et activités ont été transférés au ministère des Affaires municipales.

(47) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport technique sur la praticabilité d'un système de TRRAMM: 1- La problématique. p. 18.

(48) LAMONDE, Pierre (1979) Le complexe de Mirabel: celui du Québec. pp. 389-423.

Figure 17.3: OPTIONS FINALES DE TRACES TRRAMM



Echelle 1: 384 000

Source: QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. p. 11.

Les travaux du Comité menèrent à la publication en 1974, du *Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM*. Le document, qui démontrait la faisabilité du projet, retiendra non pas un seul tracé pour unir l'aéroport à la métropole mais deux (figure 17.3). Ceci reflétait une position de compromis afin d'apaiser les tensions vécues entre les agents membres du groupe.

Afin de donner suite à ces recommandations, le Conseil exécutif mit sur pied, en septembre 1974, le Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) relevant du ministre des Transports et présidé par Douglas Fullerton. Le Premier ministre confia au Bureau le mandat d'entreprendre les démarches nécessaires en vue d'en arriver à la mise en service du métro régional. Avant d'en arriver à la concrétisation de cet objectif terminal, il devait mieux identifier les besoins et le type de service qui seront offerts. Ce travail effectué, le BAREM pourrait entreprendre les démarches nécessaires avec les intervenants concernés (p. ex. CP Rail, CN Rail, les Sociétés de transports, etc.) et entreprendre la construction du TRRAMM.

Toutefois, dès 1976, de graves conflits internes ont annihilé le fonctionnement du Bureau. Ces dissensions menèrent à la démission de Douglas Fullerton en février 1977.

Celui-ci, dans une lettre adressée au ministre des Transports, Raymond Mailloux, avait relevé que de sérieux problèmes minaient le moral de la haute direction du BAREM, sachant que d'autres intervenants, comme "la Société Canatrans, semble beaucoup plus près des pouvoirs décisionnels gouvernementaux que nous le sommes" [49]. Dans sa lettre de démission, il justifiait sa résignation par le fait que: "[...] l'attitude du gouvernement depuis quelque temps renforce mon sentiment; il est évident que la mise en oeuvre du projet n'est pas imminente" [50].

Dans un premier temps, les relations entre le président du BAREM étaient tendues avec le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), Lawrence Hannigan sachant que ce dernier avait tenu des propos peu flatteurs à son égard [51]. Par ailleurs, la Canadian Pacific qui est un des principaux partenaires du projet, étant propriétaire des infrastructures ferroviaires que devait emprunter le futur métro régional, rompit son alliance avec le Bureau en septembre 1976. D'autre part, le non recours aux services de la Société

---

(49) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de Douglas Fullerton adressée au ministre Raymond Mailloux, 6 octobre 1976.

(50) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Lettre de Douglas Fullerton adressée au ministre Lucien Lessard, 11 février 1977.

(51) ANQ, Ibid., Article 2B07-4303B 75, Lettre de Douglas Fullerton adressée à Lawrence Hannigan, 3 juin 1976.

d'études et de consultation du Canadien Pacifique, qui est une de ses filiales au profit de cabinets de consultants qui sont pour la plupart sous contrôle de francophones, a eu pour conséquence d'indisposer cette compagnie:

> Au Canadien Pacifique, la crédibilité du projet dans son ensemble et la confiance dans l'avenir du BAREM comme bureau d'aménagement se sont considérablement effrités au cours des derniers mois. Cet état d'esprit est dû au manque d'égards de la part du ministère envers la Société de consultation du Canadien Pacifique, concernant les études d'avant-projet; le Canadien Pacifique chevronné en génie ferroviaire a peu confiance dans l'habilité des cabinets d'ingénieurs-conseil à solutionner des problèmes ressortissant aux chemins de fer, particulièrement dans le domaine de la conception de la voie, des équipements et systèmes attenants. Jusqu'à ce jour, aucun travail ne leur a été confié. (52)

Le dépôt du rapport du BAREM en avril amena le gouvernement à instituer en août 1976 le Comité de transport de la région de Montréal, intention que le ministre Mailloux avait soumis quelques semaines plus tôt à l'attention du Comité ministériel permanent de l'aménagement du territoire (53). Son mandat était plus large que celui du BAREM. Après étude de la situation, il devait énoncer une politique du transport collectif pour l'agglomération de Montréal en vue d'effectuer un choix rationnel face aux alternatives s'offrant au gouvernement. Ses travaux débouchèrent sur un volumineux rapport qui suggérait l'établissement du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), organisme qui devait favoriser une meilleure coordination des intervenants régionaux en matière de transport collectif.

Le COTREM a été crée le 7 juin 1978. Dirigé par cinq membres, dont un président, un secrétaire et les présidents des trois sociétés de transport de l'agglomération montréalaise métropole, son mandat général était de “donner des avis et de recommander au Ministre des Transports des mesures visant à améliorer le transport collectif de la région de Montréal” (54).

Relevant du ministre des Transports, le COTREM était branché directement sur le pouvoir politique mais détenait une marge de manoeuvre dans ces travaux dans les limites imposées par son mandat. Dans le concret, il a le devoir de planifier, de coordonner et de favoriser l'intégration des différents modes de transports collectifs qui ne sont pas soumis à la compétence

---

(52) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André Gravelle adressée à Douglas Fullerton et Denis De Belleval, 17 septembre 1976.

(53) ANQ, Ibid., Article 2B27-2203A 7, Dossier à l'intention du Groupe ministériel permanent de l'aménagement du territoire Objet: Transport des personnes dans la région de Montréal. par Raymond Mailloux, 4 mars 1976.

(54) QUÉBEC. Ministère des Transports (1981) Rapport annuel 1980-1981: Ministère des Transports. p.43.

des Sociétés de transport de la région montréalaise ou dont la portée est régionale comme les trains de banlieue. Par ailleurs, il peut recourir à des ressources extérieures, ce qui lui permettait une meilleure flexibilité. Toutefois, l'avènement du Parti libéral à la tête de l'État québécois lors du scrutin général de décembre 1985, a conduit à l'abolition de cette structure dans les semaines ayant suivi la passation des pouvoirs.

Ce geste a été, au dire d'un fonctionnaire du ministère interviewé par l'auteur de la thèse, nuisible au développement et à l'application du sous-secteur urbain de la politique, sachant que le Conseil était un organisme dont les extrants ont été très efficaces. Il a notamment initié avec succès la modernisation du train de banlieue de Rigaud. Sa puissance résidait notamment dans le fait que ses décisions tablaient avant tout sur des impératifs techniques plutôt que politiques et qu'il disposait d'une autonomie importante. De plus, le COTREM avait le pouvoir de passer, à des firmes privées, des contrats d'études ou de transport, sans devoir se soumettre à l'appareil bureaucratique du ministère, sachant que son enveloppe budgétaire venait directement du ministre des Transports.

Depuis 1987, les activités qui jadis étaient le fruit des travaux du Conseil, ont été rapatriées au sein de la structure ministérielle, ce qui a eu pour conséquence de repolitiser cette question et d'éliminer la participation des agents du milieu, c'est-à-dire les présidents de Sociétés de transport qui auparavant avaient un accès direct au ministère. La nouvelle organisation a pour conséquence de rendre moins efficace et plus lourd le processus de prise de décision, car les initiatives majeures doivent transiter par les mains de plusieurs intervenants dont les sous-ministres qui pourront être tentés de filtrer, suivant leurs priorités, les demandes issues du sous-secteur.

Désormais, avec cet agencement, le transport en commun se trouve sur un pied d'égalité avec les autres modes de transports, du moins au point de vue administratif, tandis qu'auparavant ce dossier était connecté directement au Cabinet du ministre jouissant ainsi d'une situation et d'une attention privilégiées.

La Commission des transports du Québec

La Commission des transports du Québec a été instituée dans le sillon des réformes de 1972. Elle diffère fondamentalement de l'ancienne Régie des transports, non pas quant à son mandat, mais plutôt par les pouvoirs mis à sa disposition par l'Assemblée nationale.

Le nouvel organisme de régulation est désormais assujetti aux politiques gouvernementales et à la réglementation en matière de transport édictées par le Conseil des ministres. Cela n'était pas le cas à l'époque de la Régie, alors que son indépendance était telle qu'elle énonçait ses règlements sans devoir les soumettre au pouvoir exécutif et procédait à leur application par le biais d'ordonnances. Cette procédure a eu pour conséquence de retirer, pendant plusieurs années, aux gouvernants un levier qui leur aurait permis d'avoir une influence fondamentale dans le développement du transport, suivant les priorités gouvernementales.

En 1990, la Commission des transports du Québec est composée de neuf membres, dont un président, deux vice-présidents et six commissaires et n'a plus la compétence d'édicter de son propre chef des règlements. Son autorité se limite désormais à appliquer (pouvoir quasi judiciaire) les règles du ministre des Transports adoptées par l'entremise du lieutenant-gouverneur en conseil.

Quant à la Régie des services publics, elle perdit graduellement sa compétence dans ce secteur au profit de la Commission des transports du Québec. En 1973 sa juridiction sur l'expropriation de terre à des fins ferroviaires fut transférée au Tribunal de l'expropriation. Ses derniers pouvoirs qui lui étaient octroyés par la *Loi des chemins de fer* furent abrogés en 1988 avec la suppression de la Régie des services publics (55).

Ce *nouveau* ministère des Transports est fondamentalement différent tant au point de vue de son organisation administrative que dans la philosophie qui activait ses ancêtres qu'étaient les ministères des Travaux publics et des Transports et Communications. La prochaine section sur la politique ferroviaire permettra d'approfondir ces principes, ainsi que les extrants ayant émané de cette transformation radicale, fruit de la Révolution tranquille.

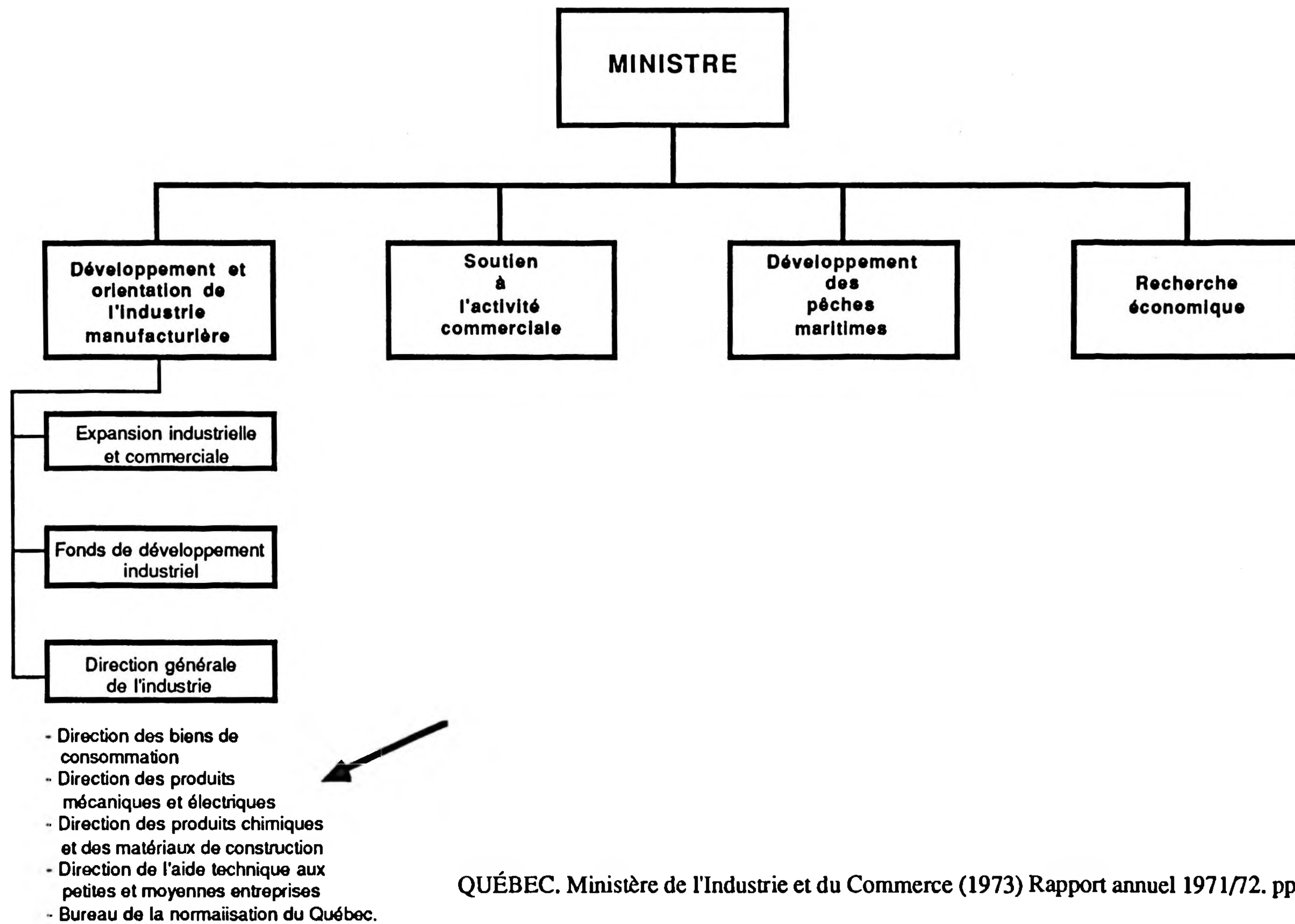
Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie

Après Transports Québec, ce ministère constitue le second pôle d'attraction de la politique ferroviaire. De par la mission qui lui est confiée par le Parlement, Industrie, Commerce et Technologie (MICT) porte une attention soutenue au développement de l'industrie du matériel de transport sur rail en vue de concourir, par l'entremise de ses activités et extrants, à l'essor de l'économie québécoise.

---

(55) Loi sur la Régie des télécommunications. S.Q. 1988, c.8.

Figure 17.4: LE MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE (1971)



QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1973) Rapport annuel 1971/72. pp. 7-8.

Au début de la décennie 1970, l'activité du ministère, par le biais de la Direction des produits mécaniques et électriques, était orientée essentiellement sur deux sous-secteurs de l'industrie des équipements de transport, la moto-neige et l'aéronautique (56). Avec la croissance du secteur manufacturier ferroviaire qui a court depuis le milieu de la décennie 1970, imputable en grande partie à la diversification des activités de Bombardier et à une demande nord-américaine pour ce type d'équipements, le gouvernement a investi des énergies considérables pour promouvoir ce secteur de pointe, qui de surcroît est dominé par une entreprise à capital québécois.

En octobre 1971, le ministère a réorganisé sa structure interne afin de s'adapter aux nouvelles réalités industrielles québécoises. Ce nouvel organigramme (figure 17.4) misait sur la division administrative sectorielle suivant les principales sphères d'activités manufacturières québécoises. Cette approche a le mérite de favoriser une meilleure connaissance des besoins et des caractéristiques de chaque secteur par le personnel spécialisé qui y est affecté.

Une Direction générale de l'industrie, dont le mandat est "d'orienter les efforts du Ministère pour favoriser le développement de chacun des secteurs industriels" (57), chapeaute ces directions sectorielles, lesquelles étaient au nombre de cinq en 1977. Une était dévolue au matériel de transport.

Au fil des ans, des restructurations inhérentes à toute organisation gouvernementale ont été apportées, ce qui a conduit à la modification occasionnelle de l'appellation de la branche administrative en vue de s'adapter à la transformation de ses responsabilités. Nonobstant, les principes fondamentaux sous-jacents à son intervention sont demeurés pour l'essentiel similaires. Sa mission est d'analyser en profondeur son secteur d'activités dans le dessein de soumettre des politiques, des programmes ainsi que des stratégies d'intervention propres à en stimuler le dynamisme susceptible d'être appliqué par le ministère. Par ailleurs, la Direction compile une gamme étendue de données permettant de tracer un profil complet de l'industrie du matériel ferroviaire (figure 17.5).

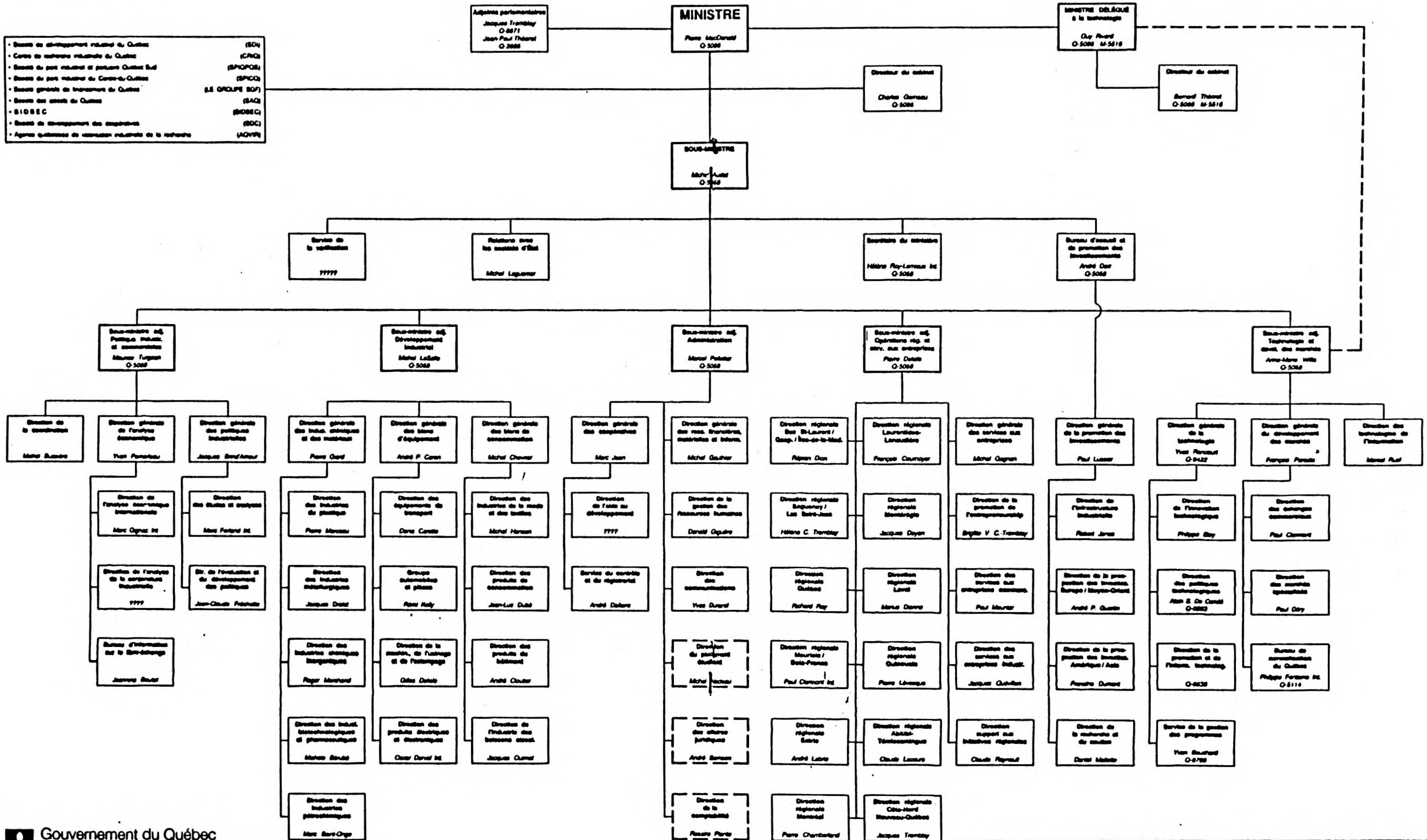
Les objectifs, les activités et les extrants du ministère contrastent avec ceux qui animent les intervenants de Transports Québec. Néanmoins, cette dissemblance n'exclut pas une complémentarité et une accointance entre les deux structures.

---

(56) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1972) Ministère de l'Industrie et du Commerce: Rapport annuel 1970. pp. 16-17.

(57) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1977) Le MIC en action: Rapport d'activité 1976-1977. p. 8.

Figure 17.5: ORGANIGRAMME DU MINISTERE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE LA TECHNOLOGIE



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie

Source: QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie (1989) Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie: Rapport annuel 1988-1989, pp. 36-39.

Industrie, Commerce et Technologie vise à maximiser le potentiel industriel québécois en vue de générer des retombées économiques sur le territoire, tandis que son partenaire, même s'il n'élude pas cette considération de ses buts plus intimement conglomérés au développement économique, opte davantage pour une approche globale, ayant l'organisation spatiale au centre de ses préoccupations. Cela contraste avec les ambitions plus spécifiques du MICT:

> [...] Dans le secteur du matériel de transport urbain, le Service a élaboré un projet de fabrication de prototypes pour le métro de surface de Montréal en vue de maximiser les retombées économiques des contrats de transport en commun. (58)

Le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie n'est pas un producteur de matériel de transport, tâche qui incombe à l'entreprise privée. Il doit plutôt être considéré comme un instrument de mobilisation et d'appui aux entrepreneurs qui permet de faciliter leur croissance. Par les ressources humaines et monétaires à sa disposition, le ministère agit au sein de ce secteur manufacturier comme agent coordinateur, qui à la faveur de ses programmes d'aides techniques et financières, offre aux industriels québécois des moyens pour soutenir le développement de leurs entreprises, tant sur le plan national qu'international (p. ex. des missions à l'étranger sont organisées pour mieux connaître les besoins des marchés d'exportation) (59).

Dans leur travail, les conseillers du ministère bénéficient du soutien logistique du réseau des délégations et bureaux du Québec localisés dans plusieurs pays du monde (figure 17.6) et des programmes d'aide à l'exportation administrés par le ministère des Affaires internationales qui assure l'harmonisation des activités internationales des ministères québécois (60). Les représentations à l'étranger constituent en quelque sorte une extension géographique permettant au gouvernement de faire la promotion du matériel ferroviaire manufacturé sur son territoire, d'en favoriser l'exportation, d'aider les entreprises québécoises à acquérir les licences de fabrication, du savoir-faire ou la technologie nécessaire pour soutenir leur développement.

---

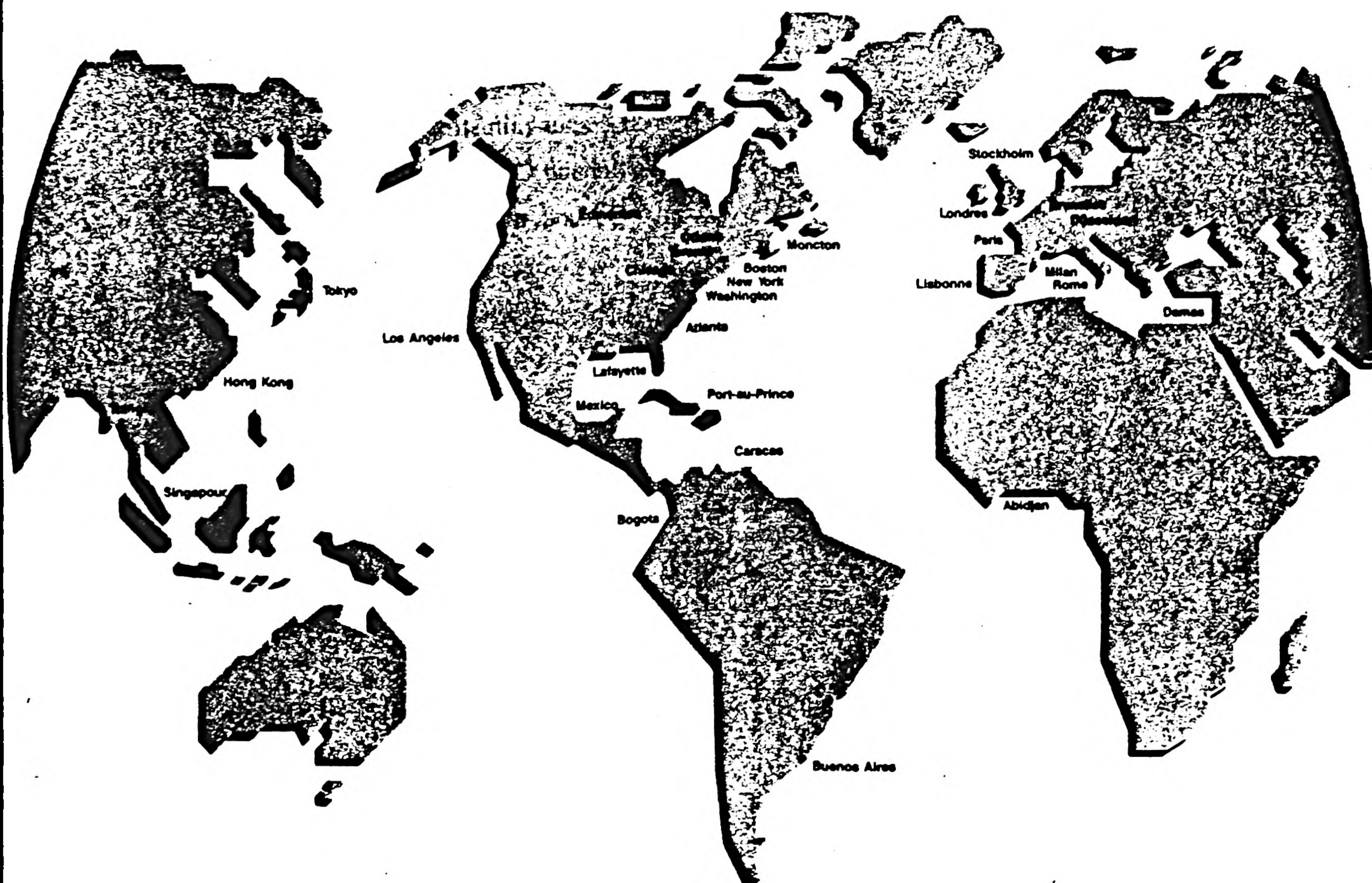
(58) QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (1983) Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme: Rapport annuel 1982-1983, p. 28.

(59) Le rapport annuel du ministère pour l'exercice 1987-88 révèle que 20% des extrants du Service des équipements de transport sont constitués d'avis et de conseils. p. 24.

(60) Signalons le *Programme d'aide pour la promotion des exportations (APEX)*, institué en 1972. Son but est d'aider les entreprises québécoises à pénétrer de nouveaux marchés internationaux par l'exportation de leur production. Le ministère accorde des subventions pour assurer le marketing et l'adaptation aux besoins des marchés ciblés.

PRÉSENCE DU QUÉBEC DANS LE MONDE

Figure 17.6: REPRESENTATIONS DU QUEBEC DANS LE MONDE



Source: QUEBEC. Ministère des Affaires Internationales (1989)

Nota: Les bureaux du Québec au Canada relèvent du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes.

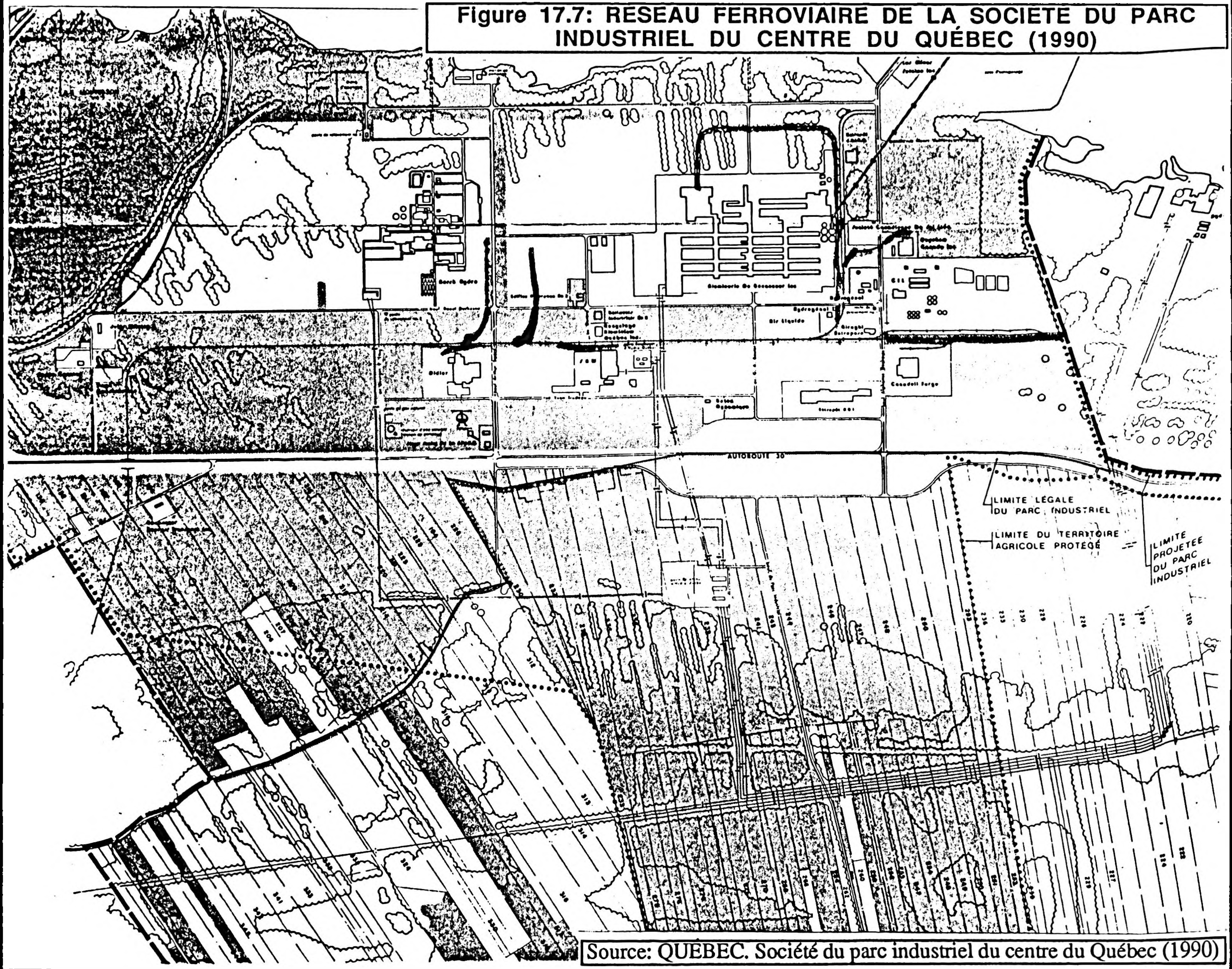


Figure 17.7: RESEAU FERROVIAIRE DE LA SOCIETE DU PARC INDUSTRIEL DU CENTRE DU QUÉBEC (1990)

Source: QUÉBEC. Société du parc industriel du centre du Québec (1990)

Quant au ministère des Transports, son intérêt se porte sur le potentiel des systèmes de transports dans une perspective d'apport à l'aménagement du territoire. Ce processus doit concourir davantage à améliorer les mouvements de personnes et de marchandises qu'à implanter une infrastructure, uniquement pour offrir un débouché à l'industrie nationale du matériel de transport sur rail. Dans un tel contexte, les activités des deux ministères, bien que complémentaires, peuvent parfois diverger, d'où l'utilité du Comité ministériel permanent au développement économique, qui peut être appelé à concilier ces intervenants pour assurer la coordination des activités en matière de transport sur rail, tout en veillant au respect des ambitions de chacun, en conformité avec leurs mandats respectifs.

Même s'il n'existe pas comme tel de programmes spécifiques pour le soutien à l'industrie du matériel ferroviaire, celle-ci est admissible à la plupart des mesures accessibles aux entreprises instituées durant ces deux décennies. Ils recouvrent un soutien technique et pécuniaire servant à appuyer la recherche et développement (61), la mise en marché et la promotion de produits. Certaines de ces mesures prennent la forme de crédits d'impôts à la recherche et au développement, lesquelles sont gérées par le ministère du Revenu, tandis que d'autres sont des subsides directs aux entreprises.

La Société du parc industriel du centre du Québec

En 1968, l'Assemblée nationale vota la *Loi sur la Société du parc industriel du centre du Québec* (62). C'est dans le but d'attirer des investissements dans la région du centre du Québec que le Parlement québécois forma cette société, qui est mandataire du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. La mission première de la SPICQ est de:

> [...] favoriser l'essor économique du centre du Québec en aménageant cette partie du territoire de la ville de Bécancour qui appartient à la société afin d'y établir un parc industriel, le pourvoir de toutes les installations qui peuvent être requises pour assurer son développement, exercer les activités portuaires et autres activités

---

(61) En novembre 1985, le ministère des Transports a institué le *Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT)*, afin d'appuyer les projets de recherche dans ce domaine. Une seule subvention a été attribuée dans le secteur ferroviaire sur l'ensemble des 47 projets sélectionnés depuis mai 1986. Le projet portait sur le transport du minerai dans les installations portuaires de Port-Cartier.

(62) Loi sur la Société du parc industriel du centre du Québec. S.Q. 1967/1968, c.60.

connexes, gérer les infrastructures et en assurer la promotion et le développement. (63)

Par les objectifs qu'elle s'est donnés, la Société vise notamment à aménager le territoire industriel et portuaire du parc du centre du Québec en vue de donner un dynamisme à cet ensemble. La parc est pourvu d'une desserte ferroviaire d'une longueur de 6,7 km, propriété de CN Rail (figure 17.7). Par une meilleure desserte du site, la construction de cette infrastructure était une façon d'y attirer des industries.

L'essor de la zone portuaire intégrée au parc industriel exigea le prolongement de ce micro-réseau vers ces installations afin de favoriser une meilleure intermodalité entre ces moyens de transports et d'améliorer sa rentabilité. Toutefois, devant le refus de la société d'État fédérale qui ne voulait point prolonger sa voie vers cette aire pour des considérations économiques et de stratégie commerciale, la SPICQ a dû construire depuis 1977, à ses propres frais au coût de 575 568 $, un embranchement d'une longueur de 1,8 km en direction du port, favorisant par le fait même la vocation portuaire du parc, ainsi qu'un second desservant l'usine Norsk Hydro. La résistance du Canadian National est compréhensible sachant que le prolongement de la voie permettait de relier la zone industrielle à la zone portuaire, détournant du même coup une part importante du trafic ferroviaire potentiel en faveur d'un mode concurrent au chemin de fer.

Par ailleurs, la SPICQ en agissant comme maître d'oeuvre du projet a pu procéder plus rapidement qu'aurait pu le faire CN Rail en raison d'une structure bureaucratique moins lourde.

Cet exemple, bien que ses effets soient minimes sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional, n'en constitue pas moins le reflet d'une réalité. Le palier fédéral et ses institutions n'ont pas toujours exercé, avec le pouvoir québécois, une synergie adéquate qui aurait permis d'appuyer les efforts de développement de l'État, nonobstant qu'ils aient des retombées géo-économiques se circonscrivant au territoire québécois, plutôt que dans une perspective canadienne.

Le ministère des Affaires municipales

Le ministère n'oeuvre pas spécifiquement dans le secteur ferroviaire, pas plus qu'une de ses unités administratives soit vouée à cette activité. Toutefois, depuis le début des années 1970, il a

---

(63) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1984) Orientations et projets du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire: MRC Bécancour, p. 125.

été un partenaire actif dans la mise sur pied et dans le suivi des activités gouvernementales dans le domaine du transport collectif.

Plusieurs de ses fonctionnaires, notamment ceux de la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (DGUAT), ont établi des canaux de communications qui favorisent une collaboration avec Transports Québec quant à ce dossier. Durant les années 1970 et 1980, ceux-ci ont été appelés à oeuvrer en partenariat sur le programme d'enlèvement des voies ferrées en milieu urbain qui vise à appuyer financièrement les municipalités voulant supprimer des passages à niveau (64). La Direction a participé également aux travaux d'étude sur l'implantation possible de métros régionaux dans l'agglomération montréalaise, en s'intéressant plus particulièrement aux effets que ces systèmes pourraient engendrer sur l'organisation territoriale et en édictant les grands objectifs en matière de développement urbain auxquels ces projets devaient concourir (65).

Finalement, étant légalement responsable des activités des Sociétés de transports, le ministère détient des pouvoirs qui l'amènent à exercer un contrôle sur les dépenses d'immobilisations de ces organismes régionaux.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

Le ministère exerce deux types d'intervention dans le secteur ferroviaire. Depuis le début des années 1970, mais plus intensément sous la gouverne du ministre péquiste, Jean Garon, le MAPAQ s'intéresse à l'analyse des impacts de la politique canadienne de transport des produits agricoles (p. ex. les grains), sur la rentabilité de l'agriculture québécoise.

Durant la décennie 1980 son attention a porté surtout sur les conséquences économiques qu'auraient au Québec, l'abolition de la Convention du Col du Nid de Corbeau, qui permettait de maintenir la manutention céréalière à un tarif préférentiel fixé en 1925 (66). Ce traité fut remplacé, à l'automne de 1983, par la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO)*, adoptée par le Parlement canadien. Ses dispositions font en sorte de subventionner uniquement et

---

(64) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1978) Ministère des Affaires municipales: Rapport annuel 1977-1978, p. 15.

(65) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit., p. 2.

(66) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec, p. 10.

généreusement le transport sur rail des grains jusqu'à certains ports de Colombie-Britannique, de l'Alberta et de l'Ontario, excluant du même coup les installations portuaires localisées en aval de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Par ailleurs, en vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur la protection du territoire agricole* (L.R.Q., c.P-41.1), le ministère doit contrôler et autoriser l'implantation d'un nouveau tracé de chemin de fer sur les zones agricoles.

La loi vise avant tout à protéger les terres contre tout usage non compatible avec une fonction agricole, par exemple l'empiétement des périmètres urbains sur le domaine agricole. Ainsi, dans le cas de la construction d'infrastructures ferroviaires, tout promoteur doit se soumettre à l'autorité de la Commission de protection du territoire agricole (CPTA), qui décidera si ce projet risque d'affecter la vocation agricole d'un territoire.

La Commission de protection du territoire agricole

Cet organisme de régulation est chargé depuis 1978 d'appliquer les dispositions de la loi relativement à la protection du territoire agricole. La Commission dispose de pouvoirs qui lui permettent de contrôler l'utilisation, aux fins desquelles elles sont destinées, des terres désignées à vocation agricole. De plus, la CPTA détient les compétences pour autoriser les dérogations au zonage afin d'y autoriser, dans un périmètre précis, l'établissement de fonctions non agricoles, tel le passage d'une voie ferrée.

Le ministère de l'Environnement

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c.Q-2), modifiée en 1978, le ministère a pour mandat premier de protéger et d'améliorer l'environnement du territoire québécois. Pour ce faire, il dispose d'une batterie de dispositions législatives visant à prévenir et à contrer les nuisances à l'environnement.

La Loi qu'il administre repose sur le principe que l'environnement est du ressort de la collectivité et non du secteur privé. C'est donc dire qu'un individu ou une personne morale ne peut alléguer son droit de propriété pour enfreindre un article de la loi.

En ce qui à trait à la politique ferroviaire, la loi en vertu de la section II du *Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement*, énumère une série de projets susceptibles d'entraîner des modifications majeures à l'environnement. Les promoteurs doivent

conduire et soumettre une étude d'impacts sur leur projet, sans quoi ils ne pourront obtenir l'autorisation de mettre à exécution ces travaux. Parmi ces ouvrages désignés, se trouve l'aménagement d'une gare de triage, d'un terminus ferroviaire et de voies ferrées excédant une longueur de deux kilomètres, localisés à l'extérieur d'un parc industriel ou d'une exploitation minière. Toutefois, dans ces deux derniers cas, les installations de ce type qui ont été créées après le 30 décembre 1980 sont assujetties à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement (67). La gestion et la supervision de ce processus incombent à la Direction des évaluations environnementales.

Si au point de vue environnemental un projet est contesté par la population, comme ce fut en l'occurrence pour le projet de construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie, le ministre en déférera l'étude au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui dut tenir une audience publique et soumettre par la suite ses recommandations au ministre (68).

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, créé en décembre 1978, est un organisme relevant du ministre de l'Environnement mais dont le fonctionnement est autonome. Sa mission principale est "d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement" (69). Pour ce faire, la loi édicte une série d'activités qui doivent précéder la publication d'un rapport d'audience contenant les recommandations du Bureau, soit une période d'information, une consultation publique et une audience publique. Ce processus a pour mérite d'offrir aux intervenants du milieu le droit de discuter démocratiquement des effets d'un projet sur l'environnement.

Toutefois, le Bureau ne peut étudier un dossier de sa propre initiative. Il doit en avoir reçu le mandat ministériel. L'application des recommandations du Bureau relève du Conseil des ministres. Dans le cas du chemin de fer Roberval-Saguenay, propriété de Alcan, le BAPE en

---

(67) Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. R.R.Q. c.Q-2., r.9, Section II, article. 2h.

(68) QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1989) Rapport d'enquête et d'audience publique: Construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie.

(69) QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1987) Bureau d'audiences publiques sur l'environnement: Rapport annuel 1986-1987. p. 9.

vint à la conclusion, qu'après quelques modifications au projet original, le nouvel embranchement n'aurait pas d'effets néfastes pour l'environnement.

Le ministère du Tourisme

Le ministère s'est intéressé plus spécialement aux trains touristiques dans le cadre de sa mission de développement du tourisme en terre québécoise. Il s'y est intéressé, non pas comme fin en soi, mais plutôt dans une perspective d'utilisation de ce mode de transport comme pôle d'attraction touristique permettant de soutenir le développement économique régional. Pour ce faire, le ministère a versé de manière ponctuelle, des deniers pour des études d'implantation ou de mise en opération de trains touristiques dans certaines régions, comme dans l'Outaouais pour le tronçon Hull-La Pêche et pour Le Tortillard reliant la région de Charlevoix à la ville de Québec.

Par ailleurs, dans leur démarche, les employés du ministère puisent dans l'expertise professionnelle disponible au sein du Service du transport ferroviaire du ministère des Transports, afin de renchérir leurs actions.

Le ministère des Affaires culturelles

Bien que ce ministère occupe un rôle secondaire au sein de la politique, ses activités dans ce secteur méritent d'être brièvement soulignées. C'est un exemple de l'élargissement des activités ferroviaires à des ministères autres que ceux à qui ce rôle a été dévolu traditionnellement.

Son action se limite à octroyer des subventions aux intervenants du milieu désireux d'ouvrir ou d'opérer un musée ou un centre d'exposition, dans le dessein de préserver le patrimoine ferroviaire québécois. Il laisse à ces derniers l'initiative et la gérance des projets dont la plupart ont pour ambition de créer des pôles récréo-touristiques régionaux, ce qui est un apport à l'aménagement du territoire qui contribue à produire une activité économique autour de ces sites.

Pour ne citer qu'un exemple de l'implication financière des Affaires culturelles en 1988, il a défrayé la moitié des coûts (50 000$) d'une étude de faisabilité pour l'implantation d'un centre d'interprétation ferroviaire dans la municipalité de Charny (70).

---

(70) PÉPIN, Gilles. Charny endosse le projet de centre d'interprétation ferroviaire. Le Soleil, 18 octobre 1988.

Quant aux organismes déjà en opération, ils ne sont pas sans le sous. Par le biais de son *Programme d'aide au fonctionnement des musées et centres d'exposition* qui est sous responsabilité administrative de la Direction des arts visuels, des musées et de l'intégration des arts à l'architecture, le ministère subventionne le Musée ferroviaire canadien de Saint-Constant. Fondée en 1961, cette institution regroupe plusieurs pièces ferroviaires datant des années 1860 à 1950, qui permettent aux visiteurs de retracer l'histoire et l'impact du transport ferroviaire sur le développement de la nation [(71)]. En 1989, le gouvernement du Québec lui a versé une subvention de fonctionnement de 144 171$ [(72)].

---

(71) QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Répertoire Musées et centres d'exposition du Québec. p.145.

(72) Cette information a été obtenue en décembre 1989, auprès de Louise Pelletier, responsable du Secteur des musées au ministère des Affaires culturelles.

17.2 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

L'engouement renouvelé du gouvernement dans le secteur ferroviaire n'est pas étranger à la conjoncture qui tend à favoriser, à moyen terme, l'autonomie économique et, à plus longue échéance, la souveraineté politique de l'État. Les projets d'implantation et de rénovation des trains de banlieue ou de métro autorisaient la consolidation des emplois dans l'industrie ferroviaire québécoise et dans les secteurs connexes (p. ex. la construction) par la création d'un marché interne pour ce matériel. En symétrie, la politique cherche à agir efficacement sur un problème bien ostensible, soit le développement urbain de l'agglomération montréalaise.

Le renouveau de la politique ferroviaire repose en grande partie sur l'adoption de la *Loi du ministère des transports* et de la *Loi des transports*. De plus, le gouvernement cherchait à affirmer ses compétences en entreprenant l'actualisation de sa législation dans ce secteur. Vers 1976, le processus de révision de l'archaïque *Loi sur les chemins de fer*, sanctionnée en 1869 débuta. Les modifications majeures souhaitées à ce texte législatif auraient pu être adoptées cinq ans plus tard; toutefois, cet exercice ne constituait pas une priorité du ministre titulaire alors en fonction. Ce n'est qu'en juin 1988, sous la gouverne du ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, que la première phase de cette démarche aboutit.

Le transport ferroviaire urbain

A l'inverse du transport sur rail interurbain où les pouvoirs de l'Assemblée nationale sont restreints, l'essor du transport urbain a contribué à la renaissance de la politique ferroviaire québécoise.

Nonobstant la détermination des hommes politiques québécois d'occuper ce champ de compétence, l'élément déclencheur ayant contribué à justifier leur démarche émana de l'environnement exogène à l'État québécois. A l'été de 1968, le ministère fédéral des Transports annonça la construction du nouvel aéroport international de Montréal. Cette infrastructure était appelée à devenir la composante centrale "[...] du plus grand complexe aéroportuaire du monde" (73), conceptualisé en prévision des exigences de l'an 2000.

Ses concepteurs misaient sur la localisation stratégique de l'agglomération montréalaise sur le continent pour faire de cet espace un point de transit majeur pour les personnes, mais surtout pour

---

(73) QUÉBEC. Communication-Mirabel (1975) Montréal-Mirabel. p. 3.

canaliser le fret aérien circulant entre l'Europe et le nord-est de l'Amérique du Nord [74]. Le projet ne se limitait pas qu'à attirer les échanges intercontinentaux, mais également à développer une activité économique tablant sur l'implantation d'industries aux abords de la propriété fédérale. Pour ce faire, le parc industriel et commercial aéroportuaire de Mirabel (PICA) fut établi par le ministère de l'Industrie et du Commerce en vue d'étançonner les desseins des planificateurs canadiens.

Avant le début de la décennie 1980, le gouvernement central ajoutait un autre élément qui devait concourir au succès de l'aéroport, soit la mise en service d'un système rapide sur rail, lequel serait intégré au métro. La création de ce lien avait pour dessein de faciliter le transport des voyageurs entre le centre-ville de Montréal et Mirabel, en réduisant de près de moitié le temps d'accès entre ces points distants de 55 kilomètres, tout en évitant d'engorger le réseau routier régional. De plus, l'express qui accueillerait en priorité les utilisateurs du transport aérien, serait un précieux instrument d'aménagement du territoire et de développement économique pour la région adjacente, en favorisant une meilleure pénétration de fonctions résidentielles et industrielles dans des zones restées jusque-là faiblement urbanisées [75].

C'est ce plan fédéral qui a pu mettre à l'épreuve la nouvelle vision québécoise en matière de transport sur rail, tout en suscitant une intense activité bureaucratique dans l'Administration. Il faut ajouter que l'impulsion canadienne a été relayée dans les années subséquentes par des événements provenant de l'environnement mondial, comme les crises énergétiques des années 1970, ainsi que de l'environnement québécois. Dans ce dernier cas, c'est la volonté politique d'encourager l'industrie ferroviaire nationale, de rationaliser l'aménagement du territoire et de contrer certains problèmes écologiques engendrés par l'automobile qui ranima l'intérêt pour ce secteur.

C'est sur cette toile de fond, fortement encadrée par les autorités fédérales, que le gouvernement du Québec entreprit l'étude de faisabilité du système TRRAMM. A la remorque des aspirations géopolitiques du gouvernement canadien, lequel subventionna dans le cadre de l'Entente Canada-Québec sur la zone spéciale du nouvel aéroport international de Montréal, la réalisation de cette

---

(74) A la page 23 du document *Montréal-Mirabel*, il était prévu qu'en 1985 le volume de marchandises qui transiteraient par le complexe s'éleverait à 1 M de tonne. Ces espoirs se sont avérés utopiques, sachant que seulement 381 439 kg de frets ont effectivement été manipulés cette année là, d'où le titre peu envieux d'*éléphant blanc* qui fut attribué à l'aéroport qui, sans jeux de mots, n'a jamais réussi à décoller depuis son ouverture en 1975.

CANADA. Statistique Canada (1986) Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1985: 51-005.

(75) CANADA. Ministère des Transports (1970) New Montreal International Airport Project: Transportation Research Study Volume I. Summary.

étude, les membres du Comité durent tenir compte des contraintes imposées par le principal commanditaire du rapport et des aspirations québécoises, quant aux effets recherchés par l'implantation du train (76).

Le Comité des transports de la région de Montréal, qui déposa son rapport en février 1974, en vint à la conclusion que le TRRAMM était réalisable. Il contribuerait à simplifier les déplacements entre le centre-ville et Mirabel tout en concourant à l'intégration régionale des modes de transport collectif, en réduisant les effets néfastes de l'automobile sur le territoire. Le métro de surface appuierait l'expansion économique de l'agglomération en collaborant à l'essor de la zone aéroportuaire, tout en aidant à l'industrie québécoise du matériel ferroviaire (77). Pour ses auteurs, l'impact du système sur l'aménagement du territoire et le développement économique était indéniable et puissant:

> [...] le système TRRAMM aura une profonde action structurante sur la région. Sa complémentarité avec le métro dotera Montréal d'un des meilleurs systèmes de transport collectif au monde: le TRRAMM favorisera le développement économique et facilitera la mise en oeuvre des plans d'aménagement proposés pour le territoire. Il constituera un instrument de développement régional de premier ordre. (78)

Pour les voyageurs, l'express annulerait la distance appréciable séparant les deux centres, tout en secondant la circulation de la main-d'oeuvre entre ces pôles de développement que sont le complexe aéroportuaire, dont le parc industriel constitue un élément vital et la ville de Montréal. Le TRRAMM élargirait géographiquement le bassin de main-d'oeuvre auquel auraient accès les employeurs de la région, tandis que les travailleurs accéderaient à de meilleurs emplois en pouvant se déplacer plus aisément entre la métropole et leur lieu de résidence situé au nord.

Les ambitions socio-économiques investies dans l'implantation de l'express s'apparentaient avec les arguments invoqués par le Curé Labelle et ses disciples. Comme au XIX[e] siècle, les technocrates voulaient ouvrir et établir une relation géo-économique stable entre la ville de Montréal et son hinterland.

---

(76) L'entente intergouvernementale est une démarche nouvelle qui marque un tournant dans les relations canado-québécoises. Ils ont permis au gouvernement du Québec de s'impliquer dans ce secteur, en participant à l'élaboration de certains projets, aptes à modeler le développement de son territoire. Dans le domaine des transports, les deniers fédéraux ont été utilisés pour la construction du traversier-rail, la modernisation des trains de banlieue et certaines activités de recherche et développement.

(77) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM. pp. 16-17.

(78) Ibid., p. 19.

Le système proposé devait être constitué de rames mues par électricité ayant une vitesse de croisière de 160 km/h. Son tracé en forme de boucle permettait de rejoindre l'aéroport international de Montréal (Mirabel), à partir de la Gare centrale, en empruntant l'axe du CN Rail passant par Deux-Montagnes (figure 17.3). Un second embranchement, au départ de Côte Vertu, devait passer sur l'île Jésus, transiter par Sainte-Thérèse et rejoindre à Mirabel le premier tronçon. Sur son trajet, implanté par étape, seize gares, pour la plupart intermodales, allaient être construites. Il desservirait, en 1981, une clientèle effectuant 112 000 déplacements, composée de banlieusards (80%), de passagers aériens (15%) et de travailleurs du complexe aéroportuaire (5%), laquelle augmenterait de six pour cent annuellement. Le coût total du projet était estimé à 438 M$ (dollars de 1973) et l'opération du service entraînerait des surplus d'exploitation permettant d'amortir la dette générée lors de son implantation (79).

La configuration du circuit résultait d'un compromis entre les mandats d'aménagement divergents du SATRA et de l'OPDQ. Le Service d'aménagement avait comme point de mire la valorisation d'une zone située dans la périphérie immédiate du complexe aéroportuaire,tandis que l'espace d'intervention de l'Office portait plus particulièrement sur la sous-région montréalaise rive nord.

Mais quels sont les ferments de cette incohérence spatiale? Le SATRA, comme l'écrit Lamonde (1979), est devenu rapidement la courroie de transmission des planificateurs fédéraux (80). Ses gestionnaires proposaient un aménagement privilégiant la mise en valeur des terrains localisés au nord-ouest de l'île Jésus, en conformité avec les plans pensés à Ottawa. Pour expliquer cet arrimage, le professeur de l'INRS-Urbanisation, en vient à une conclusion analogue à celle auquelle l'auteur de cette thèse arrive pour motiver partiellement la léthargie québécoise dans le secteur ferroviaire:

> L'absence d'une volonté politique de planifier, la crainte d'exercer tous les pouvoirs provinciaux et d'affirmer toutes les compétences institutionnelles du Québec face au grand-frère fédéral, la nécessité chronique pour les organismes planificateurs québécois d'obtenir du fédéral leurs fonds de développement, le refus d'affirmer une présence québécoise dans le contrôle et l'orientation du développement économique constituent un environnement qui bloque dangereusement l'action des agents de planification du Québec. (81)

Pour l'OPDQ, l'action québécoise devait plutôt porter sur la sélection de l'axe Laval-Saint-Jérôme. Les spécialistes gouvernementaux prévoyaient que ce territoire était appelé à connaître, dans les

(79) Ibid., pp. 17-19.

(80) LAMONDE, Pierre (1979) Op.cit., p. 419.

(81) Ibid., p. 400.

prochaines décennies, un essor important tant au point de vue économique que démographique, notamment en raison de l'établissement du complexe aéroportuaire (82).

En 1971, pour ces considérations, le président du Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (CDRM), un groupe créé par l'OPDQ, préconisa le soutien à l'essor de cet axe "comme une AIRE PRIORITAIRE D'URBANISATION ET D'INDUSTRIALISATION en vue d'y concentrer les possibilités de développement" (83). Ce choix poursuivait la canalisation de l'aménagement du territoire et du développement économique dans un espace déjà conquis à ce mouvement, tout en renforçant l'intégration de cet hinterland naturel à l'ensemble géo-économique montréalais. De plus, il concentrait sur un axe spécifique l'éparpillement du tissu urbain sur la rive nord à l'inverse du tracé Ouest défendu par le SATRA tout en préservant le domaine agricole menacé par le projet aéroportuaire.

Le choix de l'Office tablait sur une vision de croissance de l'agglomération, s'insérant dans une perspective globale orientée vers la maximisation des retombées géo-économiques et géopolitiques pour l'État québécois. Par ailleurs, l'option d'aménagement défendue par le SATRA et, par extension, par les gouvernants canadiens s'enchâssait autour du complexe aéroportuaire. La concentration géographique des intentions de ces derniers au sud-ouest de l'aéroport n'est d'ailleurs pas étrangère à la géographie des transports de la région qui fait de cette zone (figure 17.8) un noeud de rencontre où convergent des voies aériennes, ferroviaires, maritimes et routières, coeur de réseaux autorisant un accès facile aux principaux marchés d'Amérique. Le rayonnement continental de l'aéroport plutôt que régional ou québécois est clairement énoncé dans plusieurs documents officiels.

> Montréal-Mirabel est le pivot naturel des réseaux de communications entre l'Europe et un immense hinterland qui s'étend de l'extrémité occidentale des Grands Lacs jusqu'à l'agglomération urbaine de Boston, englobant les provinces centrales et atlantiques du Canada, la Nouvelle-Angleterre, l'état de New-York et le midwest des États-Unis.
>
> L'aéroport s'intègre parfaitement à un vaste complexe d'échanges et de production qui dessert directement un marché de près de 80 millions d'habitants, parmi les consommateurs les plus riches du monde. (84)

---

(82) QUÉBEC. Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (1971) Le développement de la sous-région nord de Montréal et l'aménagement de la zone aéroportuaire. p. 10.

(83) Ibid., p. 11.

(84) QUÉBEC. Communication-Mirabel (1975) Op.cit., p. 27.

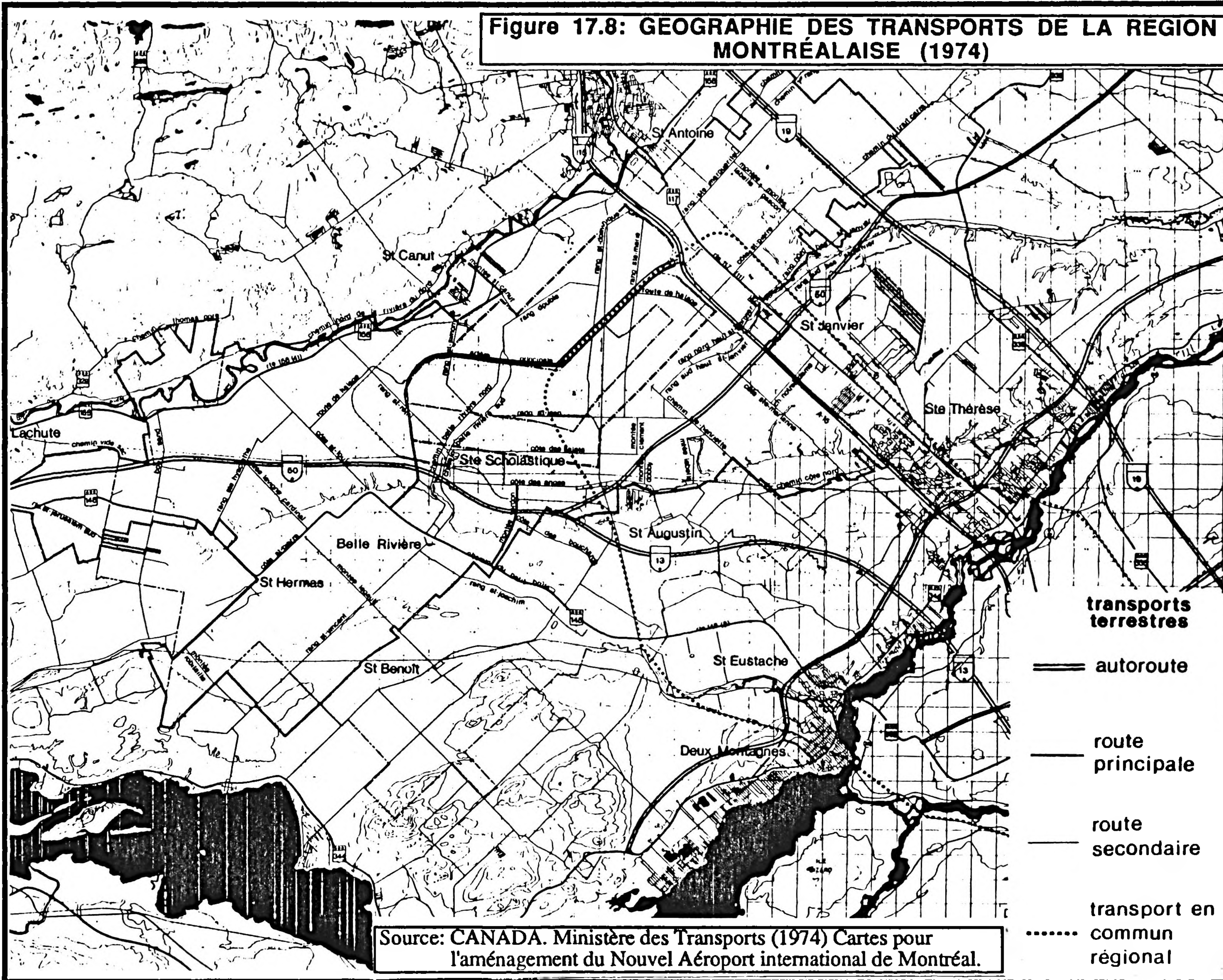
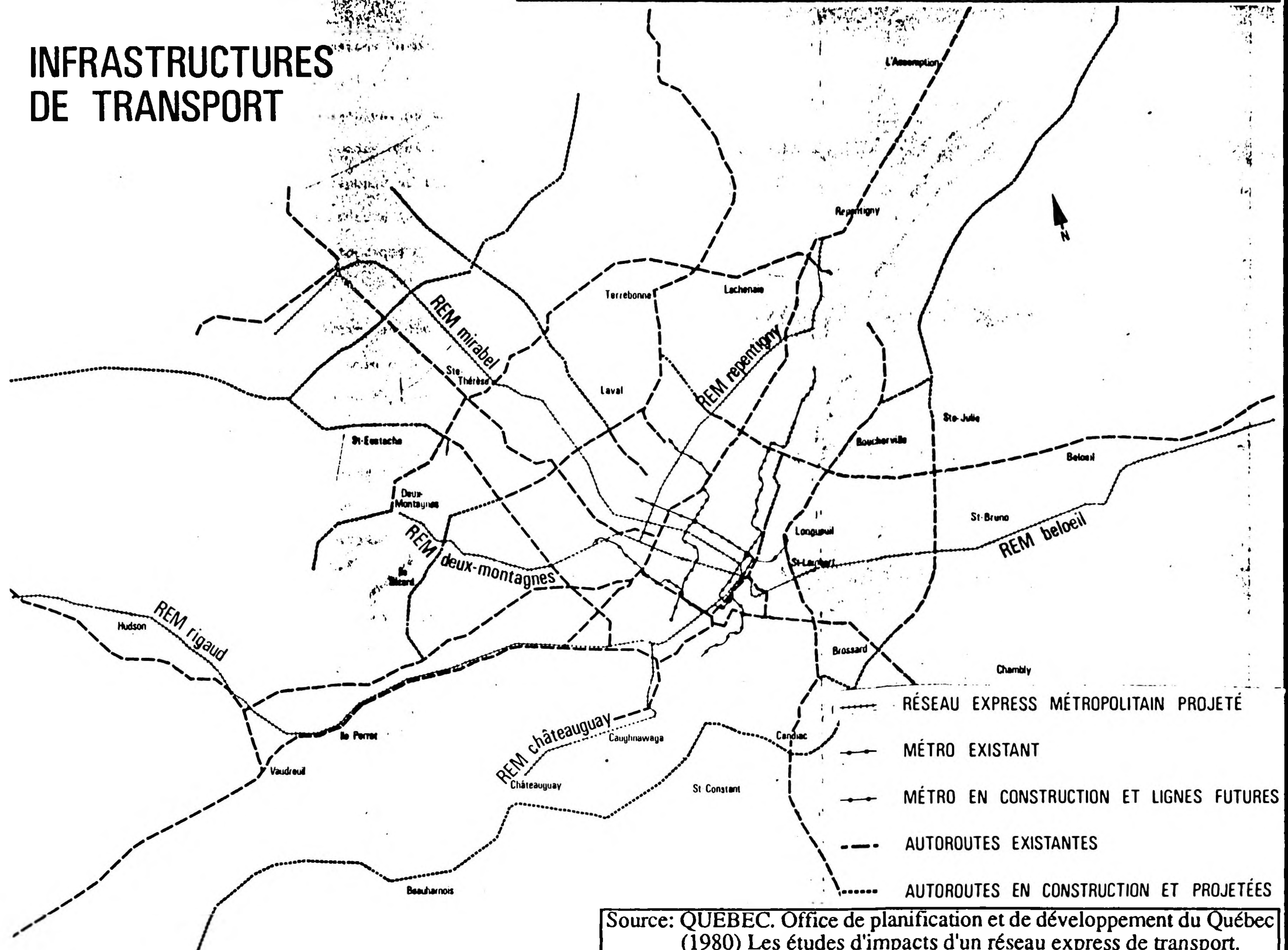

Figure 17.8: GEOGRAPHIE DES TRANSPORTS DE LA REGION MONTRÉALAISE (1974)
St Antoine
St Canut
St Janvier
Ste Thérèse
Lachute
Ste Scholastique
St Augustin
Belle Rivière
St Hermas
St Benoît
St Eustache
Deux Montagnes
transports terrestres
autoroute
route principale
route secondaire
transport en commun régional
Source: CANADA. Ministère des Transports (1974) Cartes pour l'aménagement du Nouvel Aéroport international de Montréal.

Figure 17.9: PROJET DE RÉSEAU EXPRESS DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (1976)



Source: QUEBEC. Office de planification et de développement du Québec (1980) Les études d'impacts d'un réseau express de transport.

Pour les technocrates fédéraux, il appert que les retombées du projet sur l'économie québécoise sont plutôt une conséquence de l'établissement du complexe qu'un but en soi dont les résultats doivent être diffusés dans la région montréalaise, sachant que ces installations s'inscrivent dans une perspective canadienne d'intégration à l'économie continentale.

Dans cette guerre de tranchées, qui oppose l'OPDQ au SATRA, le TRRAMM dont les implications sur l'aménagement du territoire desservi n'étaient plus à démontrer, était appelé à devenir la clé de voûte qui aiderait chacun des camps à mettre en application ses ambitions, c'est-à-dire à développer les territoires convoités.

> [...] [la] préoccupation [de l'OPDQ était] d'éviter d'accentuer les disparités socio-économiques entre les collectivités situées à l'ouest et à l'est de la sous-région Nord et de l'île de Montréal. Or, l'option fondamentale du B.A.N.A.I.M [Bureau d'aménagement du nouvel aéroport de Montréal]. avait comme conséquence une telle accentuation, parce qu'elle devait se traduire par la formation d'un corridor d'urbanisation et d'industrialisation fortement privilégié en termes d'équipements, d'infrastructures et de services collectifs, à l'ouest de l'autoroute des Laurentides, rendant ainsi encore plus difficile le nécessaire rattrapage de l'est de la sous-région Nord et de la zone métropolitaine.
>
> [...] le parti d'aménagement du C.R.U.R [Centre de recherches urbaines et régionales] [qui avait reçu le mandat d'étudier la question pour le compte de l'OPDQ] [...] présentait l'avantage de minimiser les déséquilibres spatiaux en préconisant un vecteur de développement concentré nord-sud: celui-ci évitait le plus possible de faire peser la balance du développement en faveur de l'ouest et au détriment de l'est. (85)

Le choix du tracé Est (figure 17.3), proposé par l'Office, allait contribuer à l'impulsion de la croissance de ville de Laval et à un axe déjà en voie d'urbanisation, s'appuyant sur trois pôles de croissance, soit Laval, Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme.

Afin de dénouer l'impasse entre les deux conceptions, le Comité des transports de la région de Montréal a retenu la solution des deux tronçons. Toutefois, c'est au Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (BAREM) que revient le mandat de déterminer la configuration finale du parcours. Comme le souligne Lamonde, et c'est l'alternative sur laquelle se rabattit le BAREM, les effets géographiques de la ligne Est seraient de beaucoup supérieurs à l'option Ouest. Elle "contribuerait à faire enfin émerger un véritable centre-ville dans Laval" (86) plutôt que de favoriser une dispersion du tissu urbain vers le nord-ouest et disloquer la symétrie urbaine et la répartition des fonctions économiques au sein de l'agglomération.

---

(85) LAMONDE, Pierre (1979) Op.cit., p. 411.

(86) Ibid., p. 419.

Avec l'élection en novembre 1976 du Parti québécois, les nouveaux gouvernants épousent, pour des considérations idéologiques, des positions se démarquant des axes prioritaires d'intervention préconisés par le pouvoir fédéral. Soutenus par une vision globale, les activités et extrants de la politique s'appuyèrent sur une action géographique à la grandeur de l'agglomération montréalaise, qui déborde le simple corridor Montréal-Mirabel, idée à laquelle s'attachèrent, dès décembre 1974, les planificateurs du BAREM. En avril 1976, ils proposèrent d'insérer la ligne Mirabel dans un réseau express comportant la mise en service de cinq lignes additionnelles de métro de surface, à partir des emprises ferroviaires existant dans la région, soit le REM-Beloeil, le REM-Châteauguay, le REM-Deux-Montagnes, le REM-Repentigny et le REM-Rigaud (figure 17.9).

Dans leur premier rapport d'étape, ils relevaient que le projet TRRAMM accordait trop d'importance à la seule desserte aéroportuaire aux dépens de la dimension régionale (87). Lors de l'étude de ce système, les intervenants n'avaient pas porté une attention suffisante quant à ces incidences géographiques globales, sachant qu'un axe de transport ne fait pas que structurer deux points nodaux extrêmes, mais qu'il conditionne l'environnement humain et physique des zones intermédiaires et adjacentes de la ligne.

L'Administration péquiste rejeta les visées planificatrices fédérales, qui mettaient en péril l'intégrité territoriale de l'État québécois et son autonomie d'action, au profit de schémas modelés par un centre décisionnel situé en dehors du Québec. Le ministre des Transports, Denis de Belleval, justifia l'attitude gouvernementale par le contexte socio-politique prévalant entre le Canada et le Québec à cette époque:

> Il admettra aussi que le contexte politique actuel et depuis de nombreuses années, dans le contexte dans lequel la décision de construire Mirabel a été prise, dans le contexte des ambitions des gens de Toronto, des gens de l'Ouest canadien, le gouvernement québécois, le peuple québécois, dans son ensemble en tout cas - celui de la région de Montréal, en tout cas - est à la merci d'une technocratie et d'un système politique où il n'a à peu près aucune influence.
>
> [...] nous sommes ni plus ni moins des otages entre les mains du gouvernement fédéral en ce qui concerne l'avenir du développement aéroportuaire à Montréal. Cela pourra changer assez rapidement, je crois, si les Québécois disent oui à la souveraineté-association. (88)

Les Péquistes étaient soucieux de reprendre en main le processus de planification afin de répondre en première ligne aux intérêts nationaux, tout en affaiblissant l'influence géopolitique du pouvoir

---

(87) ANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, Article 2B27-2203A 7, Projet TRRAMM: 1er rapport d'étape, 13 décembre 1974.

(88) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9917.

fédéral sur les orientations de développement de l'État québécois. L'objectif du gouvernement Lévesque, qui est de mener le Québec à la souveraineté, transparaît clairement dans la politique ferroviaire.

Une des raisons expliquant les tergiversations gouvernementales dans le dossier des trains de banlieue et du réseau express est imputable en partie à la séparation des compétences constitutionnelles amplifiées par le climat d'affrontement entre les pouvoirs canadien et québécois. C'est le résultat de l'hybridation de la puissance géopolitique de ces deux paliers sur le transport sur rail urbain dont la fonction pour lequel il entend agir, c'est-à-dire l'aménagement urbain, relève de la compétence de l'État québécois, mais où la juridiction sur les moyens techniques, susceptibles d'annihiler ce problème québécois est du ressort fédéral. Dans ce contexte où le succès de ce projet s'appuie sur une concertation harmonieuse de ces autorités, les conflits profonds existant entre ces instances eurent pour conséquences de retarder des investissements publics attendus.

C'est dans cet esprit que fut publié, en 1977, l'avant-projet du REM-Mirabel une des composantes fondamentales du réseau express de Montréal (REM). Les auteurs du rapport favorisaient la réalisation de la liaison Est, une des alternatives proposées en 1974.

Le REM-Mirabel est d'une envergure réduite comparativement au TRRAMM (figure 17.12). Son coût de construction était évalué à 324 M$. Le BAREM ne retient qu'un tronçon, soit Montréal-Sainte-Thérèse-Mirabel, desservant dix gares établies en partie sur une emprise partagée avec le Canadian Pacific. La branche Ouest tomba sous le couperet du Bureau qui estime que sa rentabilité n'était pas évidente, sachant qu'en raison du faible bassin de population, l'achalandage estimé n'est pas suffisant pour assumer la viabilité financière du tronçon, alors que l'autre itinéraire rencontrait ces conditions. On prévoyait qu'en 1986, 61 792 personnes emprunteraient le REM-Mirabel. De ce nombre, seulement 15,8% seraient des passagers aériens (89).

La différence constitutive existant entre le TRRAMM et le REM-Mirabel réside dans la sphère d'influence territoriale de ces systèmes ainsi que dans leur raison d'être. En plus de privilégier les déplacements dans l'axe Montréal-Mirabel, ce REM s'insère dans une stratégie d'aménagement. Cela au détriment d'une approche visant uniquement à annihiler les problèmes de déplacement entre le centre-ville et l'aéroport. Comme le révèle le directeur général du BAREM, André Gravelle dans une lettre adressée au ministre des Transports, le projet a une portée débordant la seule mission aéroportuaire:

---

(89) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit., p. 39.

> [...] la ligne Mirabel est plus qu'une simple liaison aéroportuaire. Elle constitue, par l'ampleur de son achalandage qui ne se destine pas à Mirabel, une desserte régionale de première importance. Elle devient à ce second titre, un des éléments du réseau régional de transport en commun et conséquemment, vise à s'y intégrer. (90)

Dans ce contexte, le REM-Mirabel ne devait plus être perçu comme le TRRAMM, c.-à-d. un simple axe de circulation unissant deux points dont les effets de diffusion sont limités. Alors que l'aire d'influence du métro souterrain se concentre en raison de considérations démographiques intimement liées à la rentabilité économique sur l'île de Montréal, le REM par ses ramifications régionales permet l'intégration de la couronne suburbaine au noyau urbain central qu'est la ville de Montréal.

Le réseau express était appelé à devenir une ossature appuyant une démarche intimement associée aux ambitions d'aménagement du territoire de l'agglomération montréalaise. Le projet s'inscrivait dans le sillon des abandons des emprises ferroviaires, où le gouvernement du Québec voulait convertir ces emprises aux fins du transport urbain.

> Si la fonction de desserte de l'aéroport répond à un problème de transport, la vocation régionale du REM-Mirabel tient davantage à des choix d'aménagement du territoire. Ces choix consistent à doter la région de Montréal d'une stratégie d'ensemble sur la nature d'une urbanisation nouvelle et à orchestrer le transport en commun et l'urbanisation de façon à prévenir les problèmes auxquels fait face actuellement la couronne suburbaine de Montréal. [...]
>
> Le REM-Mirabel s'offre donc comme un outil, à l'intérieur d'une stratégie de développement de la région de Montréal, permettant d'orienter l'urbanisation future dans un axe privilégié d'accueil à l'urbanisation dont l'aménagement doit se faire en complémentarité avec le transport en commun.
>
> Le choix du tracé découle, au premier titre, de cet objectif. (91)

Pour les gestionnaires du milieu des années 1970, le transport en commun n'est plus seulement un simple moyen pour déplacer des gens, mais il s'insère dans une trame complexe de relations qui doivent concourir aux objectifs d'aménagement du territoire. En justifiant ces buts que devait rencontrer le REM-Mirabel, le gouvernement se démarquait des intentions fédérales investies dans ce métro comme outil de desserte aéroportuaire, d'autant plus que l'achalandage prévu ne serait pas aussi important que celui escompté au début de la décennie et qu'il voulait maximiser le système qui optimiserait les retombées pour la région en conformité avec les intérêts de l'État québécois.

---

(90) Ibid., p. i-ii.

(91) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) L'urbanisation dans la conurbation montréalaise. p. 6.

Bien que les hommes politiques et les technocrates plaçaient le développement du transport collectif au sommet des priorités, leur réflexion ne s'insérait pas dans une politique d'aménagement rationnel de l'agglomération métropolitaine, laquelle était inexistante mais plutôt dans une vacuité. Ils s'aperçurent rapidement qu'un système comme le REM-Mirabel, de par son parcours, pouvait avoir des effets aussi néfastes sur l'extension des périmètres urbanisés que ceux que l'on voulait contrecarrer en arrêtant la construction d'autoroutes.

Dans cette perspective, l'Administration libérale amorça ce virage en 1976, lequel fut poursuivi et mis en application par les gouvernements successifs. Dès lors, les énoncés de politiques dans le transport urbain s'appuyèrent sur des orientations d'aménagement globales, supplantant les plans sectoriels aux horizons singuliers. La démarche gouvernementale s'inspirait sans aucun doute de l'expérience parisienne en matière de métro de surface où les autorités françaises en arrivèrent à la conclusion qu'il était nécessaire de joindre le développement du réseau express régional (RER), conçu pour desservir la banlieue métropolitaine, avec une politique d'aménagement répondant aux besoins de la ville lumière.

> [Il existe] des **liens indiscutables entre la voie ferrée et l'expansion urbaine**: certains lotissements ont été conçus en fonction du chemin de fer dans la banlieue nord de Paris au début du siècle; l'électrification de la ligne de Melun, celle de la ligne de Boissy-Saint-Léger (R.E.R.) ont, dès que le projet en a été connu, provoqué des spéculations foncières bientôt suivies d'une prolifération de constructions. Mais ces constatations faites, on doit souligner qu'aucun plan n'a tenté d'harmoniser les étapes du développement urbain et du développement du réseau de transport, au moins jusqu'à ces toutes dernières années en France. [92]

Les politiques de transport collectif

Pour les concepteurs du projet TRRAMM, leurs propositions constituaient la première étape qui allait mener à une politique québécoise du transport en commun [93]. En décembre 1975, le ministre des Transports dévoila la première politique d'aide au transport urbain qui institutionnalisait les intentions gouvernementales dans ce sous-secteur, auxquelles était attachée une enveloppe budgétaire de 70 M$ pour 1976-1977. Ce montant constituait une augmentation de 75% par rapport aux crédits alloués à ce poste au cours de l'année financière précédente [94].

---

(92) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 322.

(93) QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Op.cit., p. 103.

(94) QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Politique d'aide du gouvernement du Québec au transport urbain. p. 12.

Comme au XIXe siècle, le gouvernement intervenait pour assumer, en partie, l'acquittement des frais inhérents à la construction et à la gestion d'infrastructures ferroviaires que ne peuvent amortir elle-mêmes les communautés qui s'en sont pourvues. Toutefois, la comparaison avec le passé s'arrête là. Ces investissements sont destinés à une aire géographique limitée, soit l'agglomération montréalaise pour des systèmes à vocation urbaine comme le métro et les trains de banlieue.

La politique de 1975 confirmait l'autonomie des autorités locales dans ce champ, l'action ministérielle se limitant "[...] à fixer le cadre légal d'exercice des fonctions municipales à apporter une aide technique et un support financier selon des règles connues" (95). Cette déclaration est contradictoire, sachant qu'une forte part des deniers assurant le fonctionnement des Commissions de transport dépendent des sommes votées par l'Assemblée nationale. Les propos contenus dans ce document sont, dans la pratique, discordants avec le prologue qui privilégie le rôle des administrations locales. Ils laissent transpirer une volonté de centralisation suivant le principe de, *celui qui paye, c'est celui décide*, déléguant aux organismes de transport des pouvoirs limitant leurs activités à la gestion quotidienne des opérations.

Bien que le ministère reconnaît une place aux municipalités, il s'assigne un rôle d'arbitre et de planificateur dans les choix devant conduire à l'implantation de nouveaux systèmes de transport en commun, dont ceux utilisant la technologie ferroviaire (96). C'est pourquoi, le ministre peut affirmer que sa politique était indissociable de l'aménagement du territoire, car l'orientation présentée contribuait à une organisation cohérente du transport collectif au Québec, suivant ses priorités. En ce sens, son soutien financier porterait sur quatre volets:

- Aide pour la réalisation de certaines études;
- Aide à l'acquisition d'un ou de réseaux existants;
- Aide à l'achat d'équipements roulants;
- Aide au déficit d'exploitation. (97)

Dès le début des années 1970, le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, joua un rôle de premier plan dans la promotion du transport en commun, mission qu'il partagea avec le ministère des Affaires municipales jusqu'en 1975.

---

(95) Ibid., p. 2.

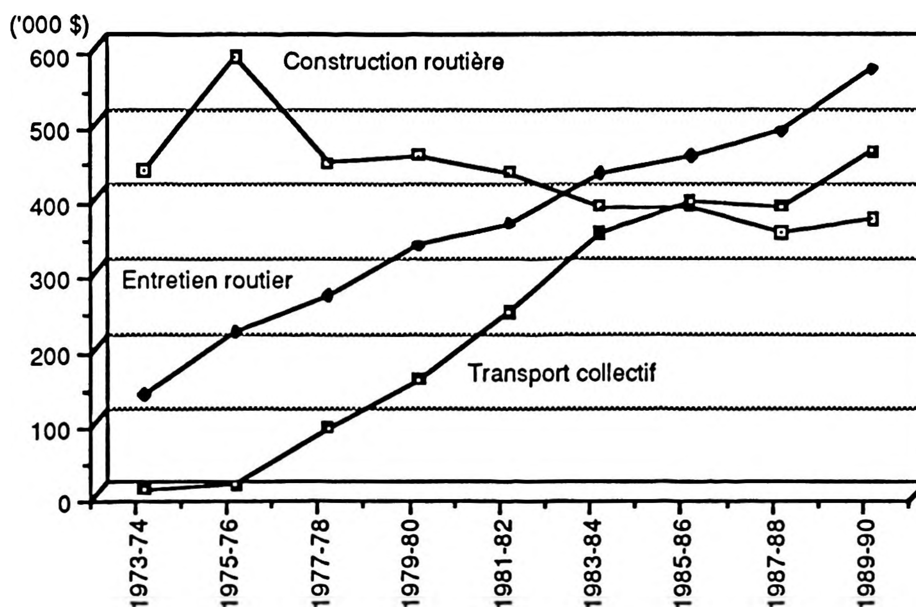
(96) Ibid., p. 12.

(97) Ibid., p.7.

Jusqu'en 1973, la plupart des dépenses publiques en transport étaient dirigées vers la construction de grandes infrastructures routières. Aucune enveloppe budgétaire n'était officiellement destinée au transport en commun. Les municipalités qui s'étaient pourvues de tels services devaient en assurer elles-mêmes la subsistance. Nonobstant, le Conseil exécutif résolut de verser à la Communauté urbaine de Montréal, sur une base discrétionnaire, des deniers afin qu'elle puisse amortir le déficit encouru par l'implantation et le prolongement du métro. Ce fut le premier geste qui inaugura cette nouvelle avenue.

Percevant comme inefficaces les dépenses accordées à la construction de routes, car favorisant l'étalement urbain et étant fort coûteux pour le Trésor, le gouvernement effectuera à partir de 1973, un virage en faveur du transport en commun qui mena à la présentation de la politique d'aide au transport urbain. Depuis, à l'exception des périodes 1973-1976 et 1987-1990, la part consacrée à la construction du réseau routier n'a cessé de diminuer comparativement aux sommes octroyées au transport collectif (figure 17.10). Avec l'élection du Parti québécois, le transport collectif devint une priorité gouvernementale renforçant ce préjugé favorable.

Figure 17.10: DÉPENSES POUR LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT COLLECTIF, 1973-1990



Source: St-AMANT, Jocelyne (1989) Évolution des dépenses du ministère des Transports. pp. 15 et 21-25.

Vers une véritable politique du transport urbain

Le dépôt en février 1976 du rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, dont le mandat était d'élaborer les grandes orientations d'une politique d'urbanisation pour l'État québécois en tablant sur l'interdépendance des éléments en cause, amorça un processus de réflexion qui eut une influence majeure sur le volet urbain de la politique ferroviaire qui s'est échafaudée autour de cette analyse. Il inspira la philosophie sur laquelle se sont appuyées les orientations gouvernementales par la suite.

Le groupe recommandait que la politique de transport urbain ait des objectifs allant de pair avec les lignes directrices d'une éventuelle politique urbaine. Toutefois, le gouvernement n'a pas suivi leurs suggestions quant au transport collectif qui devait demeurer une responsabilité locale et non nationale [(98)]. Malgré le fait, ses membres affirment que ce sont les municipalités qui sont les mieux *connectées* sur les besoins de leur territoire pour mener à bien cette tâche. Il fut difficile pour le gouvernement de retenir cet argument, sachant que des fonds publics payés par les contribuables québécois servent à défrayer ces investissements.

Quelques semaines plus tôt, le 19 mai 1976, malgré la divulgation de la politique d'aide au transport urbain, le Conseil des ministres, dans le sillage des propositions du BAREM, décréta un moratoire sur le prolongement des lignes 2 et 5 du métro, ainsi que du réseau autoroutier. Cette pause technique s'imposait jusqu'au dépôt d'un énoncé de politique sur le transport des personnes pour l'agglomération montréalaise. Les gouvernants en étaient arrivés à la conclusion que l'on ne pouvait plus agir à l'aveuglette comme auparavant connaissant les enjeux géographiques, politiques et socio-économiques de ces investissements. De plus, inspiré des constats du Groupe de travail sur l'urbanisation, un développement décloisonné des systèmes de transport, principalement ferroviaire, serait néfaste à moyen terme pour l'aménagement du territoire.

En parallèle, le Conseil exécutif demandait au ministère des Affaires municipales, en collaboration avec les ministères de l'Agriculture et de l'Environnement, de dresser une politique d'orientation de l'urbanisation dans l'agglomération de Montréal. Cette démarche était justifiée par le fait que le gouvernement ne voulait plus investir dans l'implantation de nouvelles infrastructures sur le territoire visé, sans connaître leurs impacts sur l'équilibre des espaces agricoles et urbanisés.

Depuis le début de la décennie 1960, il y eut un développement sauvage et désarticulé, résulta de la spéculation foncière. Le développement accéléré par l'avènement du complexe aéroportuaire de

---

(98) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1976) L'urbanisation au Québec. pp. 233-234.

Mirabel retrancha du domaine agricole québécois environ 20 235 hectares des terres les plus fertiles, contribuant d'autant plus à réduire le potentiel de productivité de ce secteur.

> [...] les terres agricoles avalées par l'autoroute 20 (100 kilomètres carrés) et par l'aéroport de Mirabel (350 kilomètres carrés) pourraient ensemble nourrir une population de 45 000 personnes [...]. (99)

Ce processus a soutenu l'étalement du tissu urbain dans l'agglomération de Montréal vers la couronne suburbaine au détriment de l'île de Montréal et de l'île Jésus (figure 17.11). Ces dernières zones n'étaient urbanisées respectivement qu'à 72% et 37%, tandis que la densité ne dépassait pas 8,1 personnes par hectare (100) dans les autres secteurs urbains.

En avril 1977, le rapport du groupe d'étude, intitulé *L'urbanisation dans la conurbation montréalaise* , fut transmis au nouveau ministre péquiste des Affaires municipales, Guy Tardif. Après avoir dressé l'état de la situation quant à l'aménagement du territoire de la région et avoir prophétisé sur les tendances futures de l'organisation spatiale montréalaise pour 1986, si des mesures de contrôle et une politique volontariste de développement urbain n'étaient pas entérinées, des recommandations sont soumises pour annihiler ces séquelles pernicieuses. Les fruits de ce document de travail ont servi de base d'analyse au COMPA et au ministre d'État à l'aménagement qui dévoila en février 1978 l'option préférable d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal qui rejoint les grandes orientations de l'étude commandée deux ans plus tôt, par le Conseil exécutif.

> [...] le gouvernement du Québec, soucieux de donner une plus grande cohérence aux programmes d'investissements publics dans la région de Montréal, a travaillé au choix d'un schéma souhaitable d'aménagement pour la métropole. L'option retenue s'appuie sur les deux orientations suivantes:
>
> - la consolidation du tissu urbain à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel, lequel comprend l'île de Montréal, Laval et la rive sud immédiate;
>
> - le réaménagement accéléré de l'île de Montréal en termes de qualité de vie. (101)

Dans le dessein de mettre en application cette philosophie, l'Assemblée nationale réforma la législation en vigueur, en adoptant la *Loi sur la protection du territoire agricole* ainsi que la *Loi sur*

---

(99) LÉONARD, Jacques (1978) Les impacts du transport et des routes sur l'aménagement du territoire. p. 101.

(100) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 7-8.

(101) QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) Le grand Montréal: Ile de Montréal-Laval-Rive-Sud: Pôle de développement et centre international: État de la situation. p. 70

l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., A-19.1). Ces outils octroyaient au gouvernement le pouvoir et les moyens nécessaires pour faire de l'aménagement volontaire, centré vers la qualité de vie et dirigé par les agents québécois.

> Le gouvernement se doit de privilégier un type d'occupation du sol québécois qui minimise les coûts sociaux et économiques et qui maximise l'utilisation des équipements déjà en place. (102)

Dans les années qui suivirent et en vue d'appuyer ce virage, une politique du transport en commun ordonnée autour de ce nouvel ordre, fut présentée.

Revenons aux préceptes ayant conduit à cette réorientation. La réflexion pilotée par les Affaires municipales constituait une remise en question de la philosophie de laisser-faire où des promoteurs immobiliers, soutenus par le pouvoir québécois depuis 1945, contribuèrent par leurs projets à l'exode de la population de l'île de Montréal au profit des banlieues nouvelles. Désormais, par une approche volontariste, il fallait consolider et concentrer le tissu urbain plutôt que de continuer à favoriser l'étalement vers la périphérie et les zones agricoles, lequel processus engendrait des coûts économiques très importants pour la société québécoise. Ces propositions visaient à:

> a) Faire cesser le gaspillage des sols de bonne qualité.
>
> b) Rentabiliser les équipements et les infrastructures existantes.
>
> c) Réduire l'importance des investissements à faire en matière de routes, d'égouts, d'aqueducs communautaires.
>
> d) Réduire le nombre, la longueur et la durée des déplacements quotidiens.
>
> e) Créer les conditions propices à l'extension de réseaux de transport en commun rentables.
>
> f) Réduire au minimum les disparités existant entre les parties composant la conurbation.
>
> g) Rechercher une autonomie plus large pour chacun des secteurs en vue d'assurer une plus grande autosuffisance quant aux services essentiels et aux emplois.
>
> h) Établir une organisation physique et politique des milieux urbains qui permette aux collectivités locales de promouvoir une meilleure qualité de vie. (103)

---

(102) LÉONARD, Jacques (1978) Op.cit., p. 102.

(103) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 42-43.

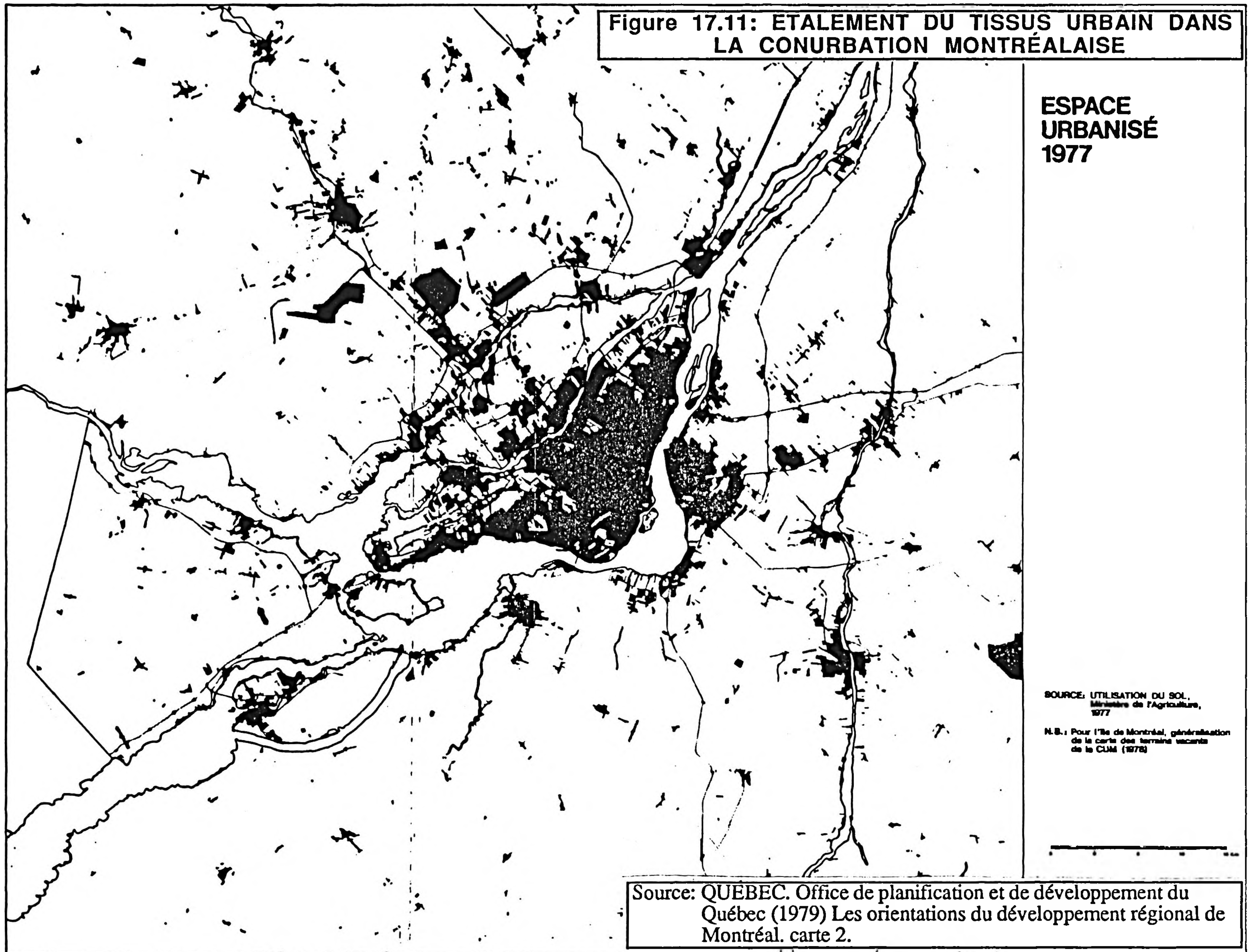


Figure 17.11: ETALEMENT DU TISSUS URBAIN DANS LA CONURBATION MONTRÉALAISE

Source: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1979) Les orientations du développement régional de Montréal. carte 2.

Le réseau express et l'option préférable d'aménagement: deux projets antagonistes

Dans ce nouvel esprit, la politique de transport en commun allait jouer un rôle constitutif. Suivant les options d'aménagement privilégiées, les planificateurs choisissent des systèmes de transport susceptibles de concourir aux objectifs ciblés, sachant qu'il existe une corrélation entre les axes préférentiels de développement et la localisation des artères de transport sur le territoire d'intervention.

> Le système de transport conditionne en partie la vie interne et l'horizon des relations extérieures d'une agglomération. [...] amorcée depuis vingt à quarante ans suivant les pays, une volonté de discipliner la croissance spatiale des villes s'est manifestée: l'idée s'est répandue de faire des infrastructures de transport les directions majeures du développement urbain ou, pour employer le langage à la mode, de leur conférer le rôle d'axes structurants. (104)

Alors que l'équipe du BAREM portait son choix sur un métro de surface s'étendant sur plusieurs kilomètres qui aurait favorisé la croissance de nouveaux pôles dans la région Nord et modifié la hiérarchie urbaine régionale, les technocrates des Affaires municipales remettaient en question la compatibilité des effets géographiques du réseau express, avec leur orientation dite tendancielle-concentrée. Ce scénario s'appuie sur l'expérience passée qui ne laisse pas présager de modification à la tendance observée (c'est-à-dire, l'étalement urbain) dans l'agglomération montréalaise. Il propose une alternative, soit la concentration et la consolidation du développement urbain dans les secteurs centraux (figure 17.11), pour renverser ce processus afin de rentabiliser les équipements urbains existants, tel le réseau de métro.

Dans cette stratégie de repliement géographique autour du noyau central, l'extension du réseau autoroutier n'était plus justifiée; le rapport optait pour des investissements massifs dans le prolongement du métro vers Laval, l'est de l'île de Montréal et la rive-sud (105). Cette préférence pour le métro souterrain n'est pas le fait du hasard, sachant qu'il offre l'attrait d'une desserte optimale des zones urbaines hautement densifiées et rejoint la clientèle captive du transport en commun, c'est-à-dire les personnes habitant sur l'île de Montréal. Ce bassin de population, en antinomie aux banlieusards, est caractérisé par un faible taux de possession d'automobiles, dû au statut socio-économique précaire des individus qui en font partie (p. ex. familles monoparentales,

---

(104) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., p. 321.

(105) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., pp. 52-54.

chômeurs, étudiants et néo-québécois) (106). Ce choix était un rejet des projets du BAREM, malgré les prétentions de son directeur général:

> S'appuyant sur l'instrument privilégié de transport que constitue la ligne Mirabel, le projet supporte à moyen terme des objectifs précis de développement urbain qui, à prime abord, nous apparaissent compatibles avec les grandes orientations suggérées par le Ministère des Affaires municipales dans son document sur l'urbanisation de la conurbation montréalaise. En effet, pour être mené de façon efficace et ordonnée, le développement urbain et celui des transports doivent être exécutés en une seule et même opération. Les moyens de transport ne doivent pas seulement viser à résoudre des problèmes après qu'ils aient surgi, mais plutôt à réaliser une forme d'urbanisation volontaire, plus efficace et moins coûteuse à long terme. (107)

Quelques semaines plus tard, le Comité des transports de la région de Montréal déposa le rapport *Le transport des personnes*. Il avait pour trame de fond les orientations édictées dans *L'urbanisation dans la conurbation de Montréal*, ainsi que celles façonnées au fil des ans par l'OPDQ. L'Office, contrairement aux fonctionnaires des Affaires municipales qui avaient un préjugé favorable pour le métro souterrain au détriment des autres systèmes sur rail, soutenait une approche dite axiale, s'appuyant sur le développement des trains de banlieue existant ainsi que par l'ajout de métros de surface. Ces systèmes avaient des effets structurants correspondant à leurs objectifs de développement spatial. Bien que son option concoure à des objectifs similaires à ceux recherchés par les Affaires municipales, les moyens proposés sont plus flexibles et tablent sur les axes d'urbanisation déjà en place.

> Le scénario axial se veut un modèle d'urbanisation souple. Tout en reconnaissant la nécessité de renforcer les secteurs centraux, il vise seulement à contenir la population. Et, plutôt que de limiter l'urbanisation à un périmètre défini, il oriente le débordement urbain vers des axes préférentiels. [...]
>
> L'option axiale est moins contraignante, plus souple et plus réaliste que l'option concentration. Elle offre une solution de rechange qui permet d'éviter, si l'option précédente s'avère trop difficile d'application, de devoir abandonner la région à l'urbanisation sauvage. (108)

Le document du CTRM est au transport collectif ce que le rapport Parent fut pour le secteur de l'éducation, une publication qui mobilisa la réflexion des intervenants et sur lequel les gouvernants allaient s'appuyer pour façonner leurs énoncés de politique concernant les structures de gestion, de planification, ainsi que de financement du transport en commun pour la région de Montréal. *Le*

---

(106) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Op.cit., pp. 245-246.

(107) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit.

(108) QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Le transport des personnes, pp. 22-23.

Transport des personnes partant des faiblesses et des forces constatées en 1976, proposa 90 recommandations dont près de 25% avait été mises en application un an après son dépôt (109).

Depuis la parution de ces documents, la politique ferroviaire urbaine a été étroitement influencée par les positions qui y étaient défendues. Par exemple, le REM-Mirabel (figure 17.12) a été abandonné au profit d'un réseau ferroviaire géographiquement concentré dans les secteurs d'intervention privilégiés en 1978 (figure 17.13). Ce revirement était d'autant plus logique que l'achalandage vers l'aéroport international de Montréal (Mirabel) ne justifiait pas cet investissement onéreux.

> [...] Le concept est coûteux parce qu'il accorde forcément beaucoup d'importance au REM-Mirabel comme instrument puissant de développement et d'aménagement, tout en tenant compte des exigences aéroportuaires.
>
> [...] même si la clientèle aéroportuaire ne représente qu'une faible partie de l'achalandage total prévu pour le REM (15% environ), le REM demeure quand même un des éléments essentiels au bon fonctionnement de l'aéroport.
>
> [...] En résumé, nous pensons que l'aéroport a beaucoup plus besoin de la présence du REM pour assurer sa réussite que le REM a besoin de la clientèle aéroportuaire pour assurer sa viabilité. [...] Je pense que les planificateurs fédéraux clairvoyants réalisent cet état de chose, ce qui pourrait faciliter le dialogue en ce qui concerne le partage des coûts. (110)

Par ailleurs, un autre facteur défavorable qui mena à l'échec l'implantation du réseau express, c'est que la Communauté urbaine de Montréal, qui dispose d'un pouvoir politique admis auprès du gouvernement du Québec, n'avait jamais exprimé son enthousiasme face aux orientations de développement du réseau express. Elle pensait que cette infrastructure était susceptible de morceler son influence géopolitique régionale en modifiant la hiérarchie urbaine au profit de ville de Laval qui deviendrait un point terminal dominant pour plusieurs activités (p. ex. le magasinage, les loisirs, etc.) des habitants venus des Pays-d'en-Haut.

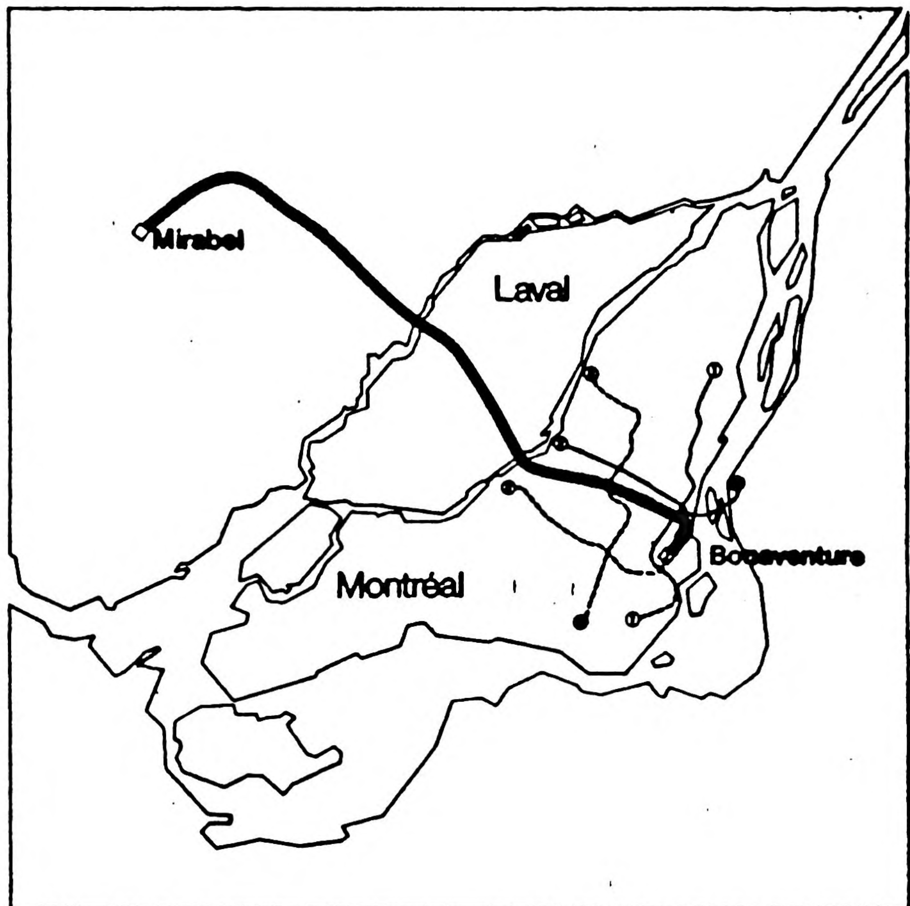
Le REM-Mirabel concourait au déplacement vers la partie nord de la couronne suburbaine, de nouveaux pôles de développement qui auraient pour conséquence de soustraire à l'île de Montréal une activité économique, une part de sa population, ainsi que d'importants revenus fiscaux, au profit de Sainte-Thérèse et ville de Laval. D'ailleurs, c'est un objectif géographique que ne dissimulait pas le BAREM:

---

(109) QUÉBEC. Ministère des Transports (1978) Rapport annuel 1977-1978: Ministère des Transports. p. 42.

(110) ANQ, Op.cit., Article 2B27-2203A 7, Lettre de André Gravelle adressée à Réjean Séguin, 9 mai 1977.

Figure 17.12: REM-MIRABEL (1977)



Echelle 1: 525 000

Source: QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. p. 13.

> [Le REM-Mirabel influencera] l'orientation à long terme du pattern de croissance de la métropole dans l'axe de Montréal-Mirabel. Il en résulte un niveau de service élevé et attrayant qui présente un potentiel d'attraction fort pour le développement périphérique. En préconisant un tel système de transport collectif, on cherche donc à promouvoir la consolidation des banlieues existantes et à réduire les déplacements autonomes vers Montréal, en facilitant la création de centres d'emplois tertiaires le long de la voie (par exemple, la consolidation autour du REM des centres-villes de Laval et de Sainte-Thérèse). (111)

La CUM n'acceptait pas de partager aussi facilement sa puissance géo-économique au sein de son hinterland avec des centres qu'elle avait dominés jusque-là et qui risquaient d'exercer à sa place un pouvoir d'attraction sur la région des Laurentides. Ceci rejoint la pensée de Wolkowitsch quant à la filiation existant entre les axes de circulation et l'organisation spatiale des agglomérations, sachant que “la modification dans la hiérarchie des voies de communications desservant une ville s'accompagne de transformations dans la hiérarchie urbaine” (112).

Toutefois, cette citation isolée, bien qu'elle cristallise cette interrelation, se borne à souligner son existence sans s'attarder à la nature des résultats diffusés sur le territoire, qu'ils soient positifs ou négatifs. Alors que les effets structurants du REM-Mirabel sont redoutés par la Communauté urbaine de Montréal pour des raisons géopolitiques, des études scientifiques menées pour l'OPDQ ont démontré que cet axe n'aurait pas pour effet de réduire l'étalement urbain (113).

Bien au contraire, tout comme les autoroutes, en raison de la configuration de son tracé, il appuierait l'accessibilité à des territoires non urbanisés, favorisant l'abandon de terres agricoles au profit de leurs transformations en zones résidentielles. Les bénéfices résultant de l'implantation d'un tel système seraient non pas récupérés par la population en générale, mais plutôt par une minorité constituée de spéculateurs et de promoteurs immobiliers (114). En appuyant le déplacement rapide de l'urbanisation vers le nord, les élus québécois n'auraient pas atténué la sous-utilisation des périmètres de l'île de Montréal encore disponibles pour cette fonction.

Il existe une forte adéquation entre les conclusions auxquelles aboutit le rapport du CTRM avec les propositions des agents des Affaires municipales, de l'OPDQ et du plan de transport pour la rive-

---

(111) Ibid.

(112) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Op.cit., p. 344.

(113) QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1980) Les études d'impacts d'un réseau express de transport.

(114) LABONTÉ, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. pp. 37-49.

sud de Montréal présenté par le ministère des Transports en novembre 1976 (115). Les recommandations d'implantation de systèmes (c.-à-d. métro souterrain, métro de surface et trains de banlieue) sont un compromis qui reflète les options d'aménagement défendues par ces entités, dont les desseins fondamentaux sont complémentaires et sont la résultante de la géographie volontariste. Nonobstant certaines divergences, pour la première fois l'Administration démontrait sa compréhension de la forte imbrication existant entre le transport urbain comme moyen de structuration du territoire et les ambitions idéologiques et géographiques investies dans une option d'aménagement. Des actes coordonnés se fortifiant réciproquement et employés conjointement étaient désormais préférables à des actions isolées et désordonnées qui risqueraient d'annihiler une dynamique spatiale optimale (116).

Ainsi, pour la desserte de Mirabel, le Comité des transports de la région de Montréal (117), puis le gouvernement, en arrivèrent à la conclusion que ce projet ne serait pas rentable du point de vue socio-économique, car ses effets de diffusion géographique engendreraient, à moyen terme, des déséconomies externes pour la région, lesquelles devraient être amorties à long terme par l'ensemble du peuple québécois.

> Selon nous, le développement d'un tel réseau n'est pas prioritaire et pourrait même entrer en contradiction avec les objectifs de concentration du développement urbain et de rationalisation des coûts en cause.
>
> Il nous semble d'abord que la capacité d'un tel réseau et son pouvoir réel de captation ne sont pas commensurables avec l'importance des investissements nécessaires à sa réalisation. [...]
>
> En dernière analyse, la raison d'être essentielle d'un service ferroviaire rapide au nord est le lien Montréal-Mirabel, et si le nouvel aéroport international n'était pas là, nous doutons qu'il soit même question d'installer le REM. Si une desserte ferroviaire rapide et fréquente s'avère une nécessité absolue pour satisfaire certains types de déplacements (vers le centre-ville) occasionnés par l'aéroport et sa localisation, c'est sans doute au gouvernement fédéral qu'il incombe de la mettre en place. (118)

---

(115) QUÉBEC. Ministère des Transports (1976) Le Plan de transport: Inventaire et propositions: Étude de transport intégré de la Rive Sud de Montréal.

(116) DELFAUD, Pierre, LACOUR, Claude et LAJUGIE, Joseph (1985) Espace régional et aménagement du territoire. pp. 97-98.

(117) QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Op.cit., p .75

(118) QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) Op.cit., p. 62.

Toutefois, la position québécoise est contradictoire, sachant que les membres du groupe d'études des Affaires municipales étaient prêts à accepter la mise en service du REM-Mirabel si le gouvernement fédéral en assumait les coûts d'implantation. Le cas échéant, le gouvernement du Québec devrait alors maximiser les effets structurants du système pour les zones touchées, soit la rive-nord et l'île de Montréal.

Ces propos divergents démontrent clairement, nonobstant son option d'aménagement pour l'agglomération montréalaise une des préoccupations gouvernementales québécoises. Il ne veut pas assumer les frais imputables au métro régional vers Mirabel, dont l'utilité n'est justifiée que par les choix de technocrates fédéraux, évoluant dans son environnement externe. Ce processus décisionnel a eu pour conséquence de localiser le complexe aéroportuaire à une distance éloignée du centre-ville, tout en étant incompatible avec un aménagement respectant les prérogatives territoriales québécoises. Agir dans le sens des souhaits canadiens, n'aurait fait qu'appuyer la convoitise fédérale à s'introduire dans un champ de compétence de l'État québécois. Cette tangente fut renforcée par l'arrivée au pouvoir du Parti québécois et est confirmée dans le rapport du CTRM, qui rejette, du moins à court terme, la réalisation du tronçon du REM-Mirabel au-delà de Sainte-Thérèse.

A la lecture de *L'urbanisation dans la conurbation montréalaise*, il est évident pour ses auteurs que dans la perspective fédérale, le REM-Mirabel aurait grandement favorisé l'accès à l'aéroport. Toutefois, ses effets sur l'étalement urbain vers la couronne montréalaise auraient été dispendieux à longue échéance pour l'économie québécoise. De plus, il n'était pas prouvé que ce REM attirerait dans le bassin desservi une population fortement motorisée, déjà vendue aux vertus de l'automobile [(119)]. Confronté à ce dilemme dont la conclusion finale n'est également pas étrangère avec l'idéologie souverainiste des gouvernants péquistes, le projet initial fut mis sur la glace au profit d'une ligne ayant son point terminal sur l'île Jésus.

Entre 1974 et 1982, les revirements de l'Administration quant au tracé du métro régional Montréal-Mirabel, originent sans le moindre doute de facteurs géopolitiques étroitement impliqués dans ce projet, de l'inexpérience des agents gouvernementaux à piloter des dossiers à caractère ferroviaire, ainsi qu'une méconnaissance des effets structurants qui leur sont associés. Le député libéral Claude Forget illustre avec le cas du REM-Mirabel ces tergiversations:

> Quant au lien Mirabel-Montréal, il y a là aussi tout un tas de déclarations contradictoires. C'était selon les époques et selon le prédécesseur du ministre, un problème entièrement fédéral. Le fédéral, nous disait M. Lessard au tout début de

---

(119) CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Op.cit.

> son règne, a décidé d'implanter Mirabel à l'endroit où il est. C'est son problème de construire et de financer un lien avec le centre-ville; mais c'était en 1977. Un peu plus tard c'était complètement différent. [...] le lien avec Mirabel était devenu la priorité no 1 du ministère des Transports du Québec. (120)

A la lecture du rapport de faisabilité du TRRAMM, il appert qu'au début des années 1970, les agents gouvernementaux avaient une vision sectorielle et disciplinaire des problèmes de transport ferroviaire collectif plutôt qu'intégraux et interdisciplinaires. Ainsi, le gouvernement avait retenu les services d'éminents ingénieurs versés dans les aspects techniques, de même que d'excellents géographes et urbanistes, afin de s'occuper de la perspective territoriale immanente aux projets. Toutefois, ces spécialistes évoluaient généralement en vase clos, alors que peu mariaient l'interdisciplinarité de la sphère spatiale avec l'instrument de transport qu'est le train de banlieue, le métro de surface ou le métro souterrain.

Progressivement, avec les travaux du BAREM, du CTRM et l'élection du Parti québécois, les planificateurs ont réajusté leur tir en fonction de la philosophie de gestion volontariste du territoire appuyé par les nouveaux gouvernants. Ceci a permis de disséquer les conséquences et de mieux positionner les relations très complexes qu'impriment sur le territoire ces systèmes où sont impliqués une multitude d'intervenants municipaux et privés. Comme l'admet Denis de Belleval:

> C'est un processus complexe et je pense que trois ans, quatre ans ne sont pas de trop pour faire de telles études, pour ceux qui connaissent, disons la complexité de ces sujets où il ne s'agit pas seulement, [...] de décisions techniques qui peuvent être prises par des technocrates en circuit fermé, mais de décisions qui doivent recevoir l'assentiment, [...] de dizaines d'élus municipaux, en même temps que de députés et de ministres, [...] si on veut que finalement, sinon une unanimité, du moins un consensus assez large existe là-dessus. (121)

En l'absence de tradition établie dans le domaine du transport en commun et dans le secteur ferroviaire, il fallait se départir du préjugé favorable qu'avaient épousé depuis de nombreuses années les gouvernants et la population à l'égard de l'automobile. La transition laborieuse s'explique sans aucun doute par les atermoiements des élus qui hésitent à appuyer pleinement le transport collectif au détriment de la construction d'autoroutes, opération qui s'avère très rentable au point de vue électoral.

Durant cette période, les politiciens et les experts gouvernementaux furent confrontés avec de nouvelles données qui les menèrent à réajuster leur stratégie d'intervention. Désormais, pour justifier leur décision, ils devaient intégrer à l'analyse précédant le développement d'un nouveau

---

(120) Commission permanente des transports. Claude Forget, 2 novembre 1979, p. B-9917.

(121) Ibid.

tronçon, les éléments propres au milieu géo-économique et géopolitique montréalais. A partir de la seconde moitié de la décennie 1970, leurs propositions n'allaient plus se borner à solutionner des problèmes sectoriels de transport, mais globaux, associés à une intervention rationnelle dans l'espace urbain s'appuyant sur l'intégration des modes de transport.

Il est bien évident que les résultats géographiques attendus par l'installation d'une infrastructure de transport sur rail devaient être avantageux et rentables pour la zone desservie. Malgré tout, ces seuls critères établis en fonction de prérogatives locales, ne devaient pas générer des effets pervers sur le plan régional en créant des déséquilibres régionaux, ce qui est incompatible avec l'intérêt général de l'agglomération montréalaise et des principes établis dans les orientations édictées par la législation et l'option préférable d'aménagement de 1978. Désormais, tout au long du processus décisionnel, la planification avait une place privilégiée, permettant d'en arriver à des conclusions sérieuses, établies sur la présence d'un achalandage suffisant des secteurs couverts, ainsi que sur les effets structurants sur l'aménagement. Ce modèle de fonctionnement se justifiait, connaissant le coût faramineux des investissements nécessaires pour pourvoir un territoire en infrastructure de transport collectif:

> [...] il est apparu important de se doter d'un cadre général de planification, complété par des politiques d'urbanisation, de transport, de développement économique et d'agriculture. Ces politiques serviraient de référence à la prise de décision d'investissements publics au cours des prochaines années. (122)

Devant ces faits, il apparaît évident, qu'au-delà des considérations géo-économiques, les prétentions géopolitiques des dirigeants au pouvoir se convertissent dans la configuration des réseaux de transport ferroviaire suivant les ambitions qui les animent. Pour la première fois dans l'histoire québécoise, on imposait aux planificateurs un cadre de référence où le mode de transport proposé devait respecter et supporter les buts de la politique urbaine. Dorénavant, c'est le métro ou le train de banlieue qui s'adapteraient aux priorités d'aménagement et non l'inverse comme c'était la norme auparavant.

En parallèle, il fallut repenser l'organisation géopolitique de la gestion du transport en commun pour l'adapter aux nouvelles exigences géographiques, afin d'aplanir les égoïsmes locaux qui jusque-là avaient empêché l'agglomération montréalaise "de progresser [...] au même rythme que les autres grandes régions métropolitaines du monde depuis quelques années" (123).

---

(122) QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Op.cit., p. 4.

(123) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9910.

Sous le régime péquiste, puis avec le retour au pouvoir des Libéraux en 1985, les énoncés politiques convergèrent dans la voie tracée dès 1977 pour renforcer l'intégration régionale, seul cheminement autorisant la concrétisation de projets d'envergure régionale.

Avec l'étude du réseau express dont les effets géographiques débordent le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, il devenait impératif d'adopter une conception élargie pour allier les intérêts locaux et régionaux avec la configuration des systèmes intermodaux de transport collectif. Dans le dessein d'arrimer ces différences, et suite aux recommandations du CTRM, le gouvernement créa le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) afin de favoriser l'intégration régionale des réseaux de transport en commun.

Le COTREM est un organisme de planification et de développement concerté, dont le mandat géographique de travail est régionaliste. Les démarches et propositions qu'il soumettait, tenaient compte de ce paramètre qui annihilait les velléités plus proprement locales. C'était aussi un instrument d'intervention qui permettait à un acteur externe, le gouvernement, d'agir comme coordinateur afin de concilier les demandes locales en fonction des prérogatives régionales et québécoises inhérentes à l'implantation de systèmes de transport dont les effets de diffusion sont désormais étendus.

Pour la STCUM et la CUM, il est difficile d'accepter un projet de métro régional. Ses mandataires préfèrent plutôt l'implantation de métro souterrain, sachant que ces deux organismes supra-municipaux n'ont pas avantage à appuyer la construction ou la modernisation des trains de banlieue, lesquels desservent une clientèle située en dehors des secteurs centraux de l'île de Montréal.

Leurs choix sont avant tout dictés par des prérogatives géopolitiques issues du Comité exécutif de la ville de Montréal qui domine ces organismes (124). Il n'est pas rentable sur les plans économiques et surtout politiques, pour cette Administration municipale, d'assumer financièrement l'opération d'un service qui est utilisé principalement par des voyageurs résidant hors des limites de la ville et de l'île de Montréal (125). Les membres de la CUM et de la STCUM optent plutôt pour la

(124) Jusqu'en 1982, la ville de Montréal contrôlait la STCUM. Après cette date, le gouvernement du Québec a instauré la parité des sièges au conseil d'administration de la Société entre la ville de Montréal et les autres municipalités membres de la Communauté urbaine de Montréal.

(125) Une étude de l'OPDQ, publiée en 1979, *Les orientations du développement régional de Montréal: Document de consultation*, révèle que 80% de la clientèle des trains de banlieue habitaient sur l'île de Montréal. Toutefois, aucune station ne desservant le territoire de la ville de Montréal, c'est la population des municipalités situées à l'ouest qui en tire avantage. Une étude de Transports Québec, menée en mars 1985 et intitulée *Clientèle actuelle des trains de banlieue de la ligne*

construction de nouvelles lignes de métro sur leur territoire d'influence, car bénéficiant directement aux habitants de leur municipalité et par le fait même à leur électorat.

Aux considérations politiques, s'ajoute une fascination des hommes politiques montréalais, notamment de la part du maire Jean Drapeau pour le métro souterrain. Comme le relevait un fonctionnaire de Transports Québec, ils sont obnubilés par la symbolique du métro, monument légué aux générations futures, permet d'ancrer solidement leur oeuvre dans les entrailles insulaires. Au contraire du train de banlieue, le métro représente la modernité, la puissance et la durabilité temporelle.

Dans un tel contexte, en juillet 1982, le transfert des opérations des trains de banlieue à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal ne s'est pas fait sans mécontenter cette entreprise publique. L'analyse des propos tenus lors des Commissions parlementaires démontre que les représentants de cet organisme de la Communauté urbaine de Montréal ont une sympathie pour le métro au détriment des systèmes sur rails régionaux qui constituent un fardeau que leur impose le gouvernement. Pour un membre du ministère des Transports, les trains de banlieue sont même devenus, au cours de la décennie 1980, un instrument de négociation où le gouvernement en échange d'une plus grande implication des autorités de l'île de Montréal, face à ce service, promettait en échange de prolonger le métro. C'est en fait la stratégie du *Si tu veux de nouvelles lignes de métro, paye et gère les trains de banlieue.*

La Communauté urbaine de Montréal et la ville de Montréal qui domine la STCUM, furent pendant plusieurs années les obstacles majeurs à une intégration totale des trains de banlieue au réseau de transport en commun montréalais, et d'une vision régionale dans ce domaine. Leur argumentation repose sur le fait, qu'elles ne veulent pas supporter les coûts d'une infrastructure dont les ramifications s'étendent au-delà de leur territoire. Si le gouvernement veut que la STCUM en assume la gestion, il doit en assumer les frais avec l'ensemble des municipalités bénéficiant de ces services.

C'est le reflet d'une réalité institutionnelle où la survie d'une infrastructure de transport ferroviaire régionale, dépend intimement de la volonté d'une seule instance décisionnelle, qui ne représente qu'une partie du territoire desservit. Selon Denis de Belleval, malgré les prétentions politico-économiques de la CUM, les trains de banlieue sont d'un grand apport pour décongestionner le système routier de l'île de Montréal.

Montréal/Deux-Montagnes, démontre que 85% des passagers empruntant cette ligne originent de l'ouest de l'île de Montréal et 15% de Deux-Montagnes et de l'île Jésus.

> [...] un geste que nous poserions dans les banlieues nord de Montréal aurait des conséquences directes sur les usagers actuels du métro. Je donnerai un autre exemple. Si, en ayant un plan intégré de transport, nous enlevons, dans le centre-ville de Montréal, des milliers de voitures [...] est-ce que ce ne sera pas la qualité de la vie des quartiers centraux de Montréal qui en sera ainsi améliorée et est-ce que les citoyens de la rue Clark à Montréal ne seront pas avantagés par un geste que nous poserons du côté de Montréal-Nord, de Roxboro ou de Pierrefonds. (126)

Débuté sous le régime libéral, le Parti québécois a renchérit cette conception au préjudice du morcellement et des conflits interlocaux. Les gouvernants ont compris que la seule alternative pour construire et gérer ce type de réseau était d'octroyer une conscience et une harmonie régionale à un territoire, en vue de rentabiliser les investissements publics. Toutefois, cette démarche ne s'effectua pas sans difficulté.

Le plan de transport intégré de la région de Montréal

Le plan présenté en décembre 1979 par le ministre des Transports, Denis de Belleval, se voulait la transposition de plusieurs des recommandations du CTRM en énoncé ministériel. Par les mesures proposées, il privilégiait la mise en place d'un réseau de métro régional intégré au service de transport en commun montréalais (figure 17.13). Son ambition était de renforcer l'ossature des corridors de déplacement collectif dans l'agglomération. Ceci donnerait une impulsion à une alternative décourageant le recours aux véhicules particuliers qui constituent un mode de locomotion *énergivore*, tout en étant une réponse concrète aux orientations d'aménagement édictées par le Conseil exécutif en 1978.

Par ailleurs, la stratégie gouvernementale s'insérait dans le processus d'abandon des emprises ferroviaires et des services de trains de banlieue enclenché par le CN Rail et CP Rail, suite à la création de Via Rail. Transports Québec s'octroyait une alternative au coût de construction très élevé d'un métro souterrain, dont les caractéristiques n'étaient guère compatibles avec les zones traversées (p. ex. faible densité) (127). Le ministère entendait récupérer une partie du réseau ferroviaire montréalais afin d'implanter ce métro régional. Cela réduisait les frais d'expropriation et de démolition. De plus, en recyclant à cette nouvelle fonction les emprises désaffectées par les compagnies de chemins de fer, le tissu urbain ne s'en trouverait pas bouleversé par l'avènement du système rapide sur rail. Du point de vue géopolitique, cette approche prévenait les conflits de

---

(126) Commission permanente des transports. Denis de Belleval, 2 novembre 1979, p. B-9911.

(127) En 1988, pour la région montréalaise, la construction d'un kilomètre de métro était évalué à 50 M$ versus 5 M$ pour un train de banlieue.

localisation avec les zones résidentielles sujettes à être expropriées, ce qui aurait pu entraîner une mobilisation populaire contre le gouvernement.

Au métro régional dont le réseau initial serait composé de trois lignes, le gouvernement promettait à la CUM, des deniers pour prolonger le métro souterrain et favoriser l'intégration des trains de banlieue de Rigaud et Saint-Hilaire à la STCUM. Ceux-ci porteraient les noms de lignes Dorion et Beloeil, en raison des modifications apportées à la longueur de leur parcours original.

Une des particularités du plan, c'est qu'il s'appuyait sur une forte intermodalité de ces systèmes sur rail avec les circuit d'autobus. Cette interaction, qui bénéficierait aux voyageurs, en faisait la clé de son succès sur lequel les planificateurs escomptaient, afin d'attirer de nouveaux utilisateurs soustraient du bassin des automobilistes.

A l'hiver 1981, les deux paliers gouvernementaux ratifièrent un accord où le Conseil exécutif autorisait l'octroi de 1 G$, pour concrétiser le plan (128). Un an plus tard, l'opération des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Rigaud était prise en charge, sans gaieté de coeur par la STCUM, sachant que la part de recouvrement des coûts d'opérations n'était que de 26% contre 50% à Toronto (129). Cet écart s'explique par des frais d'entretien afférents à ces lignes qui sont exorbitants, dû à l'état de vétusté du matériel cédé par le CN Rail et le CP Rail. De plus, la STCUM soucieuse de dévaloriser le réseau *s'autoconcurrençait* en opérant des circuits d'autobus en parallèle avec le service ferroviaire. Cela soustrait des usagers du train, d'autant plus que le tarif exigé y est supérieur, diminuant la rentabilité des deux lignes, alimentant du même coup le discours des détracteurs du service (130).

Afin de favoriser la coordinations des intervenants, le gouvernement proposa la création d'une organisation de transport régional ayant pour mandat de planifier un développement intégré des modes de déplacement collectif sur son territoire, s'harmonisant avec l'option préférable d'aménagement pour la région de Montréal.

---

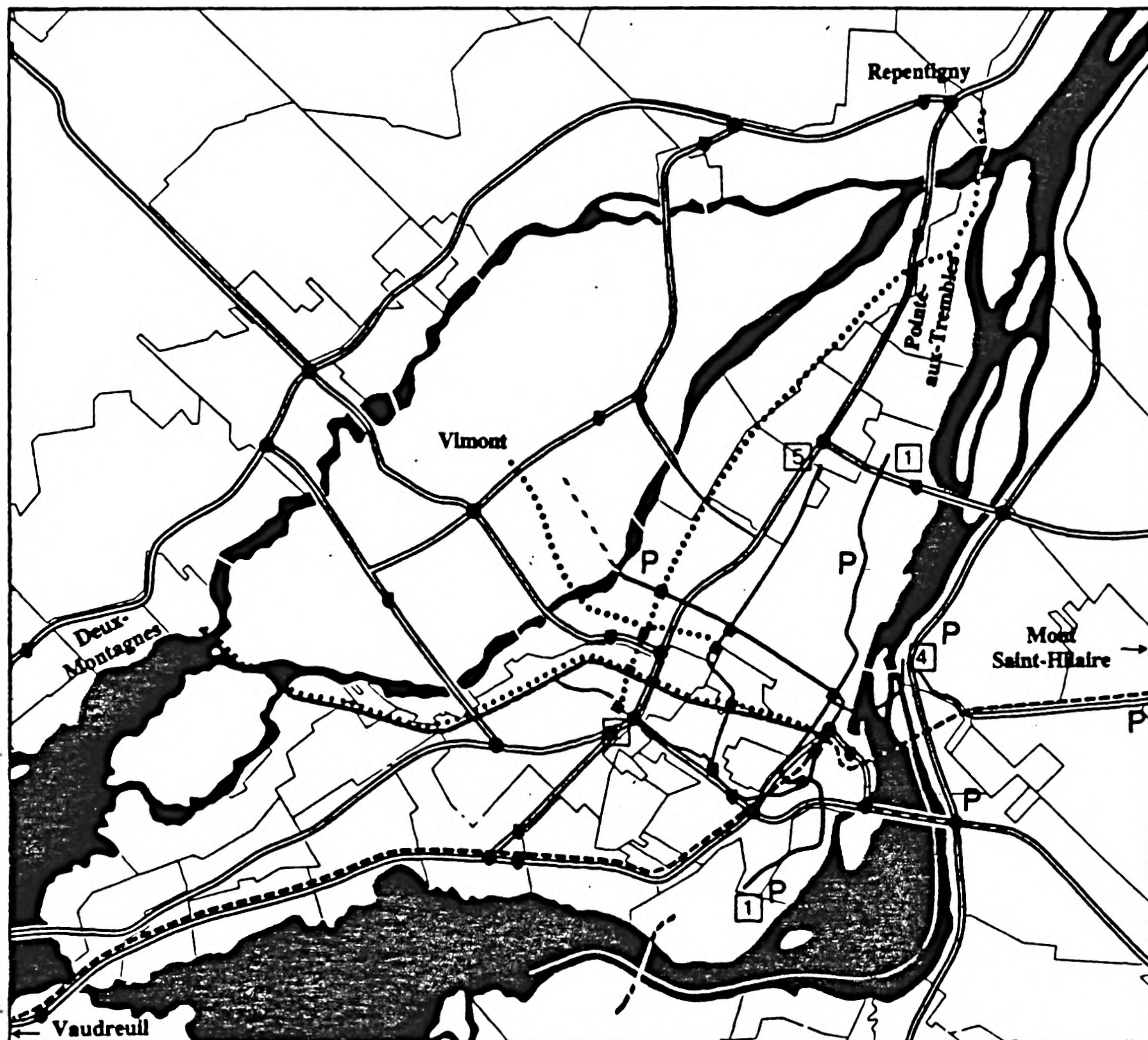
(128) QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) Op.cit., p. 71.

(129) Données obtenues du ministère des Transports.

(130) En janvier 1986, la STCUM a aboli le double tarif pour les stations de train de banlieue situées entre Portal Heights et Val Royal sur la ligne Deux-Montagnes, ainsi qu'entre Vendôme et Montréal-Ouest sur la ligne Rigaud. Cette décision contribua à augmenter l'achalandage sur ces tronçons, démontrant qu'un tarif non concurrentiel était un frein à l'utilisation de ce système.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1987) Rapport annuel 1986: Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. p. 17.

Figure 17.13: PLAN DE TRANSPORT INTEGRE (1979)



	En service	En planification ou en construction	À l'étude
Métro de surface		•••••••	•••••••
Métro souterrain	———	———	———
Train de banlieue	------		
Voie réservée	- - - -	- - - -	
Parc d'incitation	P		

Echelle 1: 312 000

Source: QUEBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: un choix régional. p. 11.

Le transport en commun: Un choix régional

Alors que le plan de Belleval s'attardait principalement à l'aspect quincaillerie de l'organisation du transport en commun, la proposition gouvernementale de 1982 présentée par le ministre des Transports, Michel Clair, entend donner à ce territoire un cadre institutionnel compatible avec l'extension géographique des corridors de transport. Un de ses desseins était d'annihiler l'esprit de clocher des agents municipaux qui, jusqu'à présent, avaient miné la concertation régionale par une vision trop locale des problèmes de ce secteur. Dans ce sens, le gouvernement péquiste favorisait la création d'une structure de gestion unifiée issue de la fusion du COTREM et du Bureau de transport métropolitain (BTM), ayant des pouvoirs d'intervention dans les limites de la région métropolitaine de recensement de Montréal. Son conseil de direction serait formé en majorité d'élus (28 personnes) choisis parmi les membres de la Communauté urbaine de Montréal (14 personnes), le Conseil des maires de la Rive-sud, ainsi que par les municipalités régionales de comtés ayant un organisme municipal ou intermunicipal de transport sur leur territoire. A ces personnes, s'ajouteraient trois délégués gouvernementaux qui veilleraient à ce que les intérêts de leur mandataire soient respectés par les intervenants locaux.

L'exploitation des systèmes demeurerait sous la supervision des sociétés de transport existantes. Par ailleurs, le ministre proposait une réforme du financement du transport collectif en vue d'améliorer le fonctionnement et l'efficacité du réseau de transport en commun.

Un profond changement organisationnel des canaux décisionnels alors en place s'imposait pour les adapter à la nouvelle configuration du réseau de transport qui s'est régionalisé avec l'intégration progressive des trains de banlieue, amorcée en juillet 1982. La raison d'être sous-jacente à l'instauration d'un organisme régional de transport (ORT) est étroitement liée avec cet événement et à la volonté gouvernementale d'établir des structures lui permettant de veiller au respect de son option d'aménagement.

Les trains de banlieue sont un des éléments ayant contribué à la remise en question, en raison de leur rayonnement spatial, de l'organisation géopolitique en place depuis plusieurs années. Cela exigeait l'extension géographique de la sphère d'action des intervenants du transport au niveau régional. D'ailleurs, un des desseins de l'organisme régional de transport était:

> de planifier, de développer, de construire et de s'assurer du financement des systèmes de transport à caractère régional (métro, métro de surface, train de banlieue et autobus régionaux); (131)

---

(131) QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. p. 1.

Malgré la volonté gouvernementale, le projet a été reporté de mois en mois en raison des dissensions politiques existant au sein de l'agglomération montréalaise. En septembre 1989, le gouvernement libéral revenait à la charge en décidant de financer la mise sur pied de l'ORT. A l'automne 1990, l'Assemblée nationale donna une existence légale à cet organisme.

Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998.

La plupart des projets ferroviaires d'importance, prévus sous le gouvernement péquiste, n'ont pas abouti en raison des restrictions budgétaires que les élus imposèrent dans le contexte de récession économique de 1982 (132), ainsi que par le refus de la CUM d'accepter le plan gouvernemental quant au métro régional. Le réseau express jugé trop coûteux fut abandonné au profit de la rénovation de la ligne Rigaud et du prolongement du métro. A ce propos, au dire d'un membre du ministère des Transports, l'on revient à des solutions plus réalistes sur le plan monétaire, après avoir trop cherché à développer des systèmes *chromés*.

Il existe une justification intimement associée à la volonté politique de ne point bouleverser la structure géographique existante dans l'agglomération de Montréal, en vue de ménager les doléances des intervenants municipaux montréalais. Le gouvernement du Québec opta pour l'amélioration des services de trains de banlieue déjà en place, sachant qu'ils sont bien implantés dans la trame urbaine, ce qui ne risquait pas d'engendrer des aspects structurants imprévus comme cela aurait pu être le cas avec le REM.

En 1988, le nouveau gouvernement libéral dévoila par l'entremise du ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, un plan d'action global actualisé qui s'appuie sur des investissements massifs de plus de 1,6 G$, partagés entre les gouvernements du Québec, du Canada et des municipalités de l'agglomération montréalaise (133). Bien que 40% de cette somme seront consacrés à la modernisation et au développement des trains de banlieue ainsi que du métro souterrain, 51,9% de l'enveloppe totale sont destinés au réseau routier.

Ce choix constitue un renversement de la politique suivie depuis le milieu des années 1970 où la préséance était octroyée au transport en commun.

---

(132) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le Virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986, p. 159.

(133) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998: Synthèse, p. 18.

> La priorité du gouvernement du Québec est de faciliter les déplacements de tous les citoyens par des améliorations importantes, tant au transport collectif qu'au réseau routier. (134)

Bien qu'au dire du ministre le plan respecte les grandes lignes de l'option préférable d'aménagement, il entend répondre aux besoins et aux demandes formulés par la population (entendre ici les démarcheurs), nonobstant que certains constituent une dénégation de ladite option. Le plan visait à susciter un consensus en conformité avec les requêtes déposées lors de Sommets socio-économiques et de la Commission parlementaire sur les infrastructures de transport en commun de la région de Montréal tenus à l'été 1987 (135).

Pour la première fois depuis 1976, le ministère misait intensément sur le développement (55,3%) et la réfection du réseau routier. Ce revirement suscita les doléances de plusieurs individus et de groupes environnementaux. Au sein du gouvernement, ces propositions ne font pas l'unanimité. En décembre 1989, le sous-ministre au développement durable du ministère de l'Environnement, Harvey Mead, affirma à la Presse canadienne:

> Peut-on imaginer que chaque famille aurait son auto privée sur la terre comme chaque famille québécoise? M. Mead suggère de prendre l'autobus plutôt que l'auto. Un de ses voeux: amener le gouvernement à réviser son plan de transport pour la région métropolitaine, critiqué par les écologistes parce qu'il néglige le transport en commun. (136)

Alors que d'un côté, le ministre prévoit investir plusieurs centaines de millions de dollars dans le transport collectif de l'autre, il contrecarre cet effort financier en affectant plus de la moitié des sommes réservées au transport dans la région de Montréal, au réseau routier.

En ce qui touche le transport ferroviaire, le plan prévoit quatre interventions concrètes, soit la modernisation de la ligne Deux-Montagnes, la finalisation des travaux de même nature amorcés sur la ligne Rigaud, la rénovation de la première génération de voitures de métro (MR-63) et le réaménagement de la station de métro Longueuil. De plus, pour réduire la congestion du réseau routier, le ministère envisageait la prolongation du métro vers Bois-Franc, puis éventuellement vers Laval (ligne 2) et Montréal-Nord (ligne 5), tandis que la mise en service d'un train de banlieue qui relierait le centre-ville de Montréal et Châteauguay était envisagé (figure 16.9).

---

(134) Ibid., p. 5.

(135) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998. pp. 111-115.

(136) Presse Canadienne. Le sous-ministre Harvey Mead: Les Québécois doivent donner l'exemple en diminuant leur propre consommation. Le Soleil. 27 décembre 1989.

Pour mieux comprendre la remise en question du préjugé favorable à l'égard du transport collectif, il faut repositionner ce document dans son contexte politique qui répond davantage à une stratégie électorale qu'à des desseins d'aménagement comme c'était le cas sous le règne du Parti québécois. Publié à quelques mois d'un scrutin général, le plan-catalogue se veut une opération charme auprès des élus municipaux de la couronne montréalaise, tout en distribuant une manne pour les promoteurs immobiliers et les entrepreneurs en construction, agents généralement près du Parti libéral. Ces desseins sont d'autant plus fondés que le ministre des Transports, "Marc-Yvan Côté qui est aussi responsable de la caisse et de l'organisation électorale des libéraux, sait qu'une bonne partie du succès électoral du Parti québécois lui est venue des municipalités de la Rive-Sud" (137). Pour le politicologue, Daniel Latouche, ce plan qui privilégie la construction d'autoroutes sur l'île Jésus (A-15 et A-440), vers Mirabel (A-13) et dans la région de Châteauguay (A-30), constitue:

> [...] la plus vaste opération de voirie électorale que le Québec ait jamais connue. Une tentative éhontée mais pleinement réussie d'acheter l'appui de tout ce que la grande région métropolitaine compte de maires et de conseils municipaux. En somme, une autoroute reconstruite au coeur de Montréal, c'est beaucoup moins de contrats de voirie, de terres agricoles "dézonées" et de nouveaux quartiers à développer que de voies de contournement tracées à travers les champs de Laval ou de Châteauguay. (138)

L'étalement urbain appréhendé par ces projets autoroutiers, réclamé par les maires de la couronne montréalaise et les préfets de municipalités régionales de comté, heurte les souhaits de la CUM. Comme dans le cas du REM, elle percevait que son développement territorial serait sacrifié au détriment de la couronne suburbaine, qui verrait son réseau de transport amélioré.

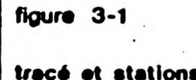
Par ailleurs, même si le gouvernement entend investir dans le transport en commun, ses choix ne privilégient pas nécessairement les objectifs de l'option préférable d'aménagement. L'étude du tracé de la ligne Châteauguay répond aux mêmes ambitions politiques investies dans le réseau autoroutier (c'est-à-dire satisfaire le démarchage mené par les agents politiques et socio-économiques de la rive-sud), sachant qu'une partie appréciable de l'itinéraire projeté traverse une zone agricole (figure 17.14). A l'image des autoroutes, ce train de banlieue, advenant son implantation, est appelé à servir l'étalement urbain vers ce territoire.

---

(137) CHARTRAND, Luc (1989) Où va Jean Doré? p. 48.

(138) Ibid. pp. 46-48.

Figure 17.14: PROJET DU TRAIN DE BANLIEUE DE CHATEAUGUAY



Source: QUEBEC. Ministère des Transports (1988) Étude de faisabilité technique d'un lien inter-rives dans les emprises ferroviaires existantes: ligne de Châteauguay au centre-ville de Montréal. p. 49.

Le transport ferroviaire conventionnel

Dans ce sous-secteur les activités relèvent plus de la volonté de défendre théoriquement, pour des préceptes politiques, l'intérêt québécois que d'agir concrètement à l'exemple de la Colombie-Britannique et de l'Ontario qui sont intervenues directement dans le transport sur rail, dès le début du XXe siècle, pour se doter d'axes de pénétration ayant pour objectif l'initiation de l'aménagement et du développement des territoires nordiques (139).

En parallèle au Québec, la seule politique qui a prévalu en fut une d'impassibilité, laissant à des entrepreneurs privés étrangers le soin de *tisser* le réseau ferroviaire de la Côte-Nord. La construction de ces chemins de fer n'a été qu'un processus d'organisation de lignes établies à des fins mono-fonctionnelles pour évacuer les richesses minérales de l'arrière-pays vers un terminal portuaire, afin de répondre aux besoins stratégiques des États-Unis. Ces transporteurs n'avaient pas pour mission de veiller au développement et à la diversification économique des zones concomitantes à l'emprise ferroviaire.

En 1974, le Comité interministériel sur les investissements étrangers, institué par le Conseil exécutif en vue d'étudier une stratégie d'adéquation des investissements étrangers en conformité avec les intérêts du Québec, dénonçait cette situation qui laissait, entre des mains allogènes et privées, le contrôle sur ces axes structurants qui devraient être assimilés à des services publics. Toutefois, il n'allait pas jusqu'à proposer leur nationalisation, préférant plutôt utiliser la régulation pour régir leur activité.

> Cette réglementation pourrait inclure un certain nombre de dispositions visant l'intégration de ces entreprises au milieu québécois, telles mettre à la disposition de citoyens canadiens - résidents québécois - un pourcentage minimum d'actions, ou transiger leurs titres dans une bourse québécoise, ou maintenir une certaine

---

(139) Bien que le ministère des Transports analysa, dès 1983, la possibilité d'établir conjointement avec les autorités étatsuniennes, un lien par train rapide entre les villes de New-York et Montréal, cette intention était davantage fondée sur des desseins politiques que sur une volonté d'agir en ce sens. Selon un fonctionnaire de Transports Québec, c'était pour plaire au maire Jean Drapeau, dont la puissance politique suscitait la peur de certains membres du Conseil des ministres, que le gouvernement québécois commandita cette étude.

En 1989, avec la réduction des services de Via Rail, le gouvernement Bourassa a remis à l'ordre du jour la création d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor. Toutefois, le projet, dont les principales retombées économiques bénéficieraient au Québec, risque de basculer au profit du transport aérien, secteur dominé par des intérêts financiers canadiens. D'autant plus que vingt pour cent de leurs vols circulent dans le corridor Montréal-Toronto, qui représente la vache à lait de ces entreprises.

RIOUX, Christian (1990) Un TGV nommé désir. p. 46.

> proportion de citoyens canadiens - résidents québécois - parmi leurs administrateurs et leur personnel de direction. (140)

Le gouvernement, sûrement dans l'intention de ne pas bousculer la susceptibilité des puissantes compagnies-mères, n'a jamais donné suite à cette recommandation. Cette tradition de laisser-faire fut néfaste pour l'État québécois. Lorsque le gouvernement du Québec décida de s'intéresser au transport ferroviaire au début des années 1970, il eut alors une longue pente à gravir, afin de constituer une expertise dans ce secteur et d'édicter des orientations pour ce secteur.

Malgré tout, ses gestes sont demeurés passifs et laissent une autonomie pleine et entière à un pouvoir décisionnel agissant sur l'ensemble géopolitique québécois. Par ses actions, l'autorité fédérale modèle ses interventions suivant des ambitions pan-canadiennes de développement du réseau ferroviaire plutôt que québécoises. En relation avec ce constat, le Comité interministériel dénote que la politique ferroviaire québécoise est superficielle et morcelée:

> Le Québec, pour sa part, bien qu'il se soit donné dans quelques cas, depuis très longtemps, certains pouvoirs législatifs ou réglementaires dans les limites de sa juridiction, notamment en ce qui concerne le rail, n'a accordé au secteur des transports ni le même rôle ni la même importance que lui attribuait le gouvernement fédéral. Sans doute, ses lois favorisaient-elles le développement de l'industrie ferroviaire au Québec par des dispositions permettant, par exemple au ministre des Terres et Forêts d'accorder des "scrips" aux compagnies du chemin de fer qui construisaient une voie ferrée ou permettant au lieutenant-gouverneur en conseil d'accorder des exemptions fiscales aux compagnies entreprenant la fabrication de [matériels roulants]. Le Québec, pourtant, n'en a pas moins laissé se développer sans direction ses réseaux de chemin de fer, n'intervenant pas davantage dans les années '50 lors de la mise en place des lignes parallèles en direction des mines de fer de la Côte-Nord que lors de la construction au profit de Toronto, entre les années '20 et '30, des lignes d'accès aux richesses minières du Nord-Ontario et de l'Abitibi. (141)

Les deux principales activités ferroviaires mobilisatrices de deniers publiques, soit l'étude de faisabilité du chemin de fer pour le projet Ferchibal et l'établissement du traversier-rail, étaient issues d'ambitions investies par les gouvernants québécois afin de satisfaire, surtout dans le second cas, les demandes d'agents étatsuniens. Ceux-ci voulaient s'assurer un accès économique et fiable à leur marché domestique pour les ressources extraites ou transformées (p. ex. pâtes et papier, aluminium, etc.) au Québec. L'absence d'orientations globales assoyant clairement les desseins du volet conventionnel ont renchéri sur ce processus d'essor quasi colonial, où l'implantation d'infrastructures est associée en premier lieu aux besoins d'entreprises étrangères. En antithèse au

---

(140) QUÉBEC. Comité interministériel sur les investissements étrangers (1975) Le cadre et les moyens d'une politique québécoise concernant les investissements étrangers. p. 175.

(141) Ibid., p. 170.

discours nationaliste et à la situation prévalant dans le volet urbain de la politique ferroviaire, qui était fortement imbriqué avec un plan d'ensemble d'aménagement dans ce sous-secteur, les années 1970 et 1980 furent la poursuite de la prédominance des décisions entérinées à la pièce, où le démarchage par des intervenants exogènes à l'environnement québécois sont à l'origine des principaux extrants.

Contrairement au transport urbain qui est dominé par des entreprises publiques ayant pour mission de répondre aux exigences et attentes des nationaux, dont la portée géographique des activités se borne aux zones urbanisées de l'État québécois, les chemins de fer interurbains ne s'appuient pas sur les mêmes conditions d'existence. Ce mode, par sa fonction, contribua à la confection de voies d'échanges géo-économiques bâties dans une perspective de desserte continentale établie suivant les intérêts de groupes privés plutôt que de la cohésion du territoire national. Les chemins de fer de la Côte-Nord en constituent d'excellents exemples.

Ce processus fut bonifié par l'apathie des politiciens québécois ainsi que par une soumission économique et constitutionnelle historique où le réseau ferroviaire a été configuré suivant les appétences de pouvoirs extérieurs. Le traversier-rail n'échappe pas à cet archétype malgré le fait que le gouvernement du Québec participe à son installation.

Malgré que le projet Ferchibal allait servir des intérêts étrangers, il s'inscrivait davantage dans les desseins électoraux de Robert Bourassa, soucieux de donner un essor économique sans précédent à l'État québécois. Selon les promesses libérales de 1970, l'exploitation du potentiel hydro-électrique et minier de la région de la Baie James constituait la clé de cette prospérité devant créer 100 000 emplois.

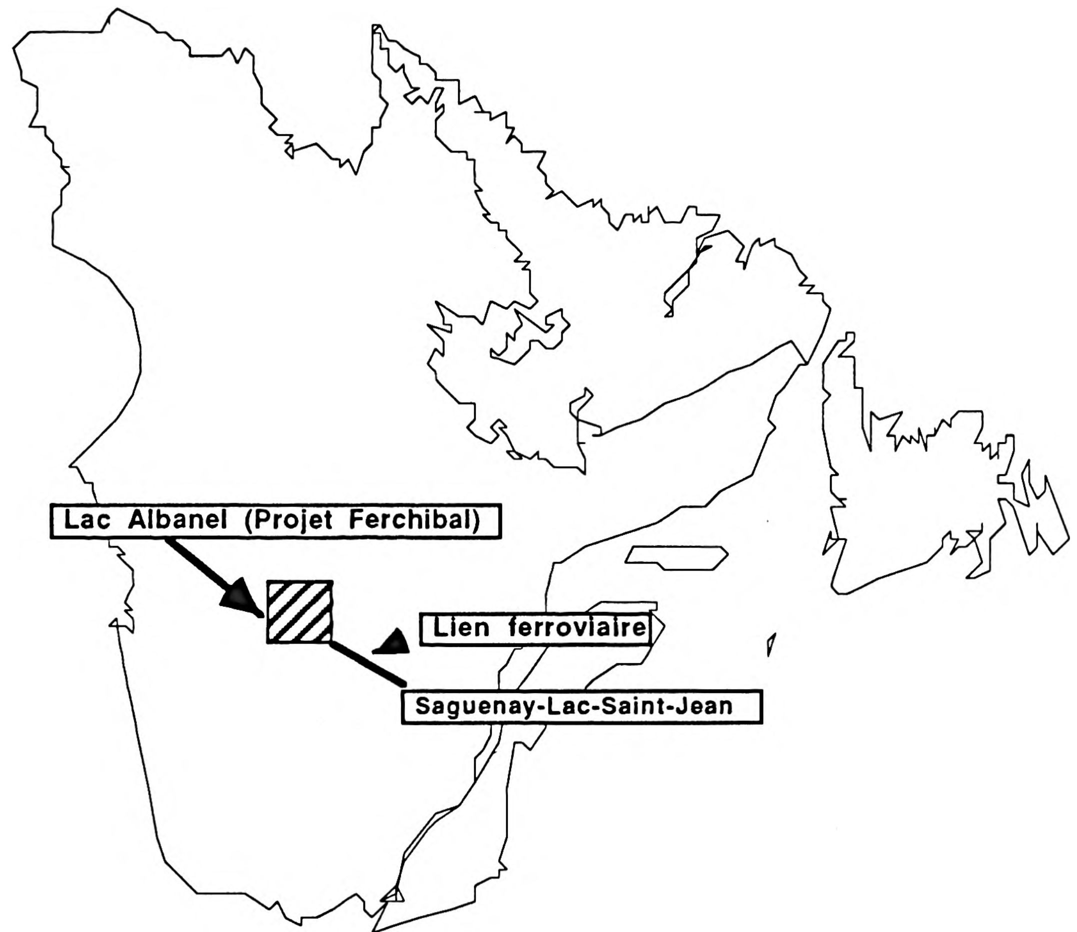
Localisé dans une région isolée (figure 17.15), les planificateurs devaient trouver le mode de transport optimal au point de vue économique pour évacuer le minerai de fer. Trois alternatives s'offraient pour désenclaver le territoire avec l'avant-pays, la route, le rail ou l'oléoduc. En 1974, le ministère des Transports reçut du Conseil du Trésor une somme de 750 000$ et le mandat de “chercher à préciser, pour diverses options, les coûts de transport du minerai de fer et les frais d'établissement des infrastructures requises” (142).

Ces travaux menés sous la maîtrise d'oeuvre de la Direction des politiques et du développement aboutissent à la production d'études techniques et économiques de faisabilité pour le choix d'un

---

(142) Document de la session (1974), DS-501-226, Étude de factibilité des options de transport: Projet Ferchibal, Conseil du Trésor, 20 décembre 1974.

Figure 17.15: PROJET FERCHIBAL



Echelle 1: 16 000 000

tronçon ferroviaire électrifié. Ce tronçon permettrait de transporter annuellement 12 Mt de minerai de fer extrait au Lac Albanel vers un terminal portuaire situé à la Baie des Ha! Ha!

Toutefois, le projet Ferchibal ne vit jamais le jour, notamment en raison du coût des infrastructures de transport nécessaires. Après avoir investi, depuis le début de la décennie 1970, plus de 5 M$ dans la mise en valeur des gisements ferreux du Lac Albanel (143), le Conseil exécutif abandonna l'idée d'exploiter ces mines, en raison de la chute des prix mondiaux du fer qui aurait affecté la rentabilité du projet.

La construction du lien ferroviaire Ferchibal et la mise en opération du traversier-rail sont d'excellents exercices géopolitiques d'infrastructures répondant davantage aux demandes de groupes financiers particuliers, qu'à l'intérêt collectif national. Cela a eu pour conséquences de renforcer la domination des capitaux étrangers et l'intégration de l'État québécois à l'ensemble économique nord-américain. Cet état de la situation n'est pas étranger au fait, qu'au cours de la période, le gouvernement, qui ne dispose pas d'orientations constructives, s'est borné à cautionner une politique de dénonciation de l'autorité centrale, sans toutefois offrir en contrepartie des solutions qui auraient corrigé les injustices créées par le régime fédéral. D'ailleurs, c'est le discours type relevé dans trois documents majeurs d'orientations politiques en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional, *Bâtir le Québec*, *Le virage technologique* et *Aménager l'avenir*, publiés par le Conseil exécutif, entre 1979 et 1983.

Lorsqu'il produit des extrants monétaires, ceux-ci sont ponctuels et limités géographiquement à une ou des régions. De plus, les coûts de ces projets sont partagés avec le gouvernement canadien par le biais des Ententes auxiliaires Canada-Québec. Ce fut le cas du traversier-rail ou de la modernisation des trains de banlieue montréalais.

A cet égard, en juillet 1985, les gouvernements canadiens et québécois ratifièrent une nouvelle *Entente auxiliaire sur le développement des transports*, dont l'objectif était de favoriser le développement économique régional, en facilitant la circulation des personnes et des marchandises sur le territoire québécois, ainsi que les échanges avec le Canada et d'autres pays (144). Trois volets s'intéressaient plus particulièrement au transport sur rail: celui des dessertes maritimes (traversier-

---

(143) Sociéte de développement de la Baie-James (1980) Rapport annuel 1979: Société de développement de la Baie-James. Montant investi au 31 décembre 1979.

(144) *Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports*. Entente conclue le 8 juillet 1985 entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec.

rail), l'amélioration du transport urbain dans les grands centres du Québec (p. ex. gare intermodale de Québec) et de la recherche et du développement technologique.

L'aide au développement d'une industrie nationale du matériel ferroviaire

La politique ferroviaire des décennies 1970 et 1980 n'a pas, comme au cours des années 1867 à 1920, pour seul but d'aménager le territoire et de favoriser un développement économique intimement lié aux ressources de ces régions. Ses orientations contemporaines constituent une innovation dans le discours des hommes politiques, s'inscrivant dans le mouvement de modernisation de l'État, amorcé sous la gouverne de Jean Lesage (1912-1980). Dans *Le Virage technologique*, la raison d'être de l'intervention gouvernementale dans le transport sur rail urbain est clairement exposée:

> [...] l'action gouvernementale vise à améliorer notre bilan énergétique et à engendrer au Québec des retombées économiques et technologiques importantes par le biais de grands projets d'immobilisation. (145)

L'objectif était de transformer une structure économique dominée par des capitalistes étrangers, largement arrimée sur l'exportation des richesses naturelles et cantonnée dans des secteurs traditionnels (p. ex. le textile) en décroissance vers des secteurs moteurs plus prometteurs pour l'avenir, s'appuyant sur des capitaux autochtones. Pour ce faire, le gouvernement allait jouer un rôle primordial en instaurant, en 1977, une politique d'achat chez soi auquelle seraient soumis ces projets d'investissements publics (146).

Depuis la décennie 1960, les partis politiques qui se succédèrent à la tête de l'État, ne renièrent jamais le rôle catalyseur dévolu au gouvernement dans une société où la majorité francophone ne disposait pas des capitaux nécessaires pour investir au sein des grandes entreprises. Le gouvernement ayant des moyens politiques, législatifs et financiers, était un des seuls *entrepreneurs* québécois capable de concurrencer sur leur terrain les multinationales étrangères. C'était le levier qui s'offrait aux francophones pour se positionner dans l'ensemble nord-américain en vue d'assurer leur survivance, en favorisant la naissance de forces économiques nationales et dynamiques.

---

(145) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Op.cit., p. 158.

(146) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique. pp. 142-144.

La politique d'achat chez soi fut un de ces moyens qui contribua à la création d'un espace géo-économique québécois et amena les gouvernants à mettre de l'avant de grands projets mobilisateurs, telle la prolongation du métro qui permet de soutenir l'économie, notamment en période de récession. Chaque fois que le secteur publique doit acquérir des biens, il privilégie l'octroi de ces contrats d'approvisionnements à des compagnies propriétés de nationaux (p. ex. Bombardier). Jusqu'en 1979, aucun gouvernement québécois ne s'était intéressé à établir une stratégie d'actions dans l'intention de répondre à ces ambitions. En antinomie au laisser-faire ayant prévalu jusqu'au milieu des années 1970, le gouvernement Lévesque entreprit d'encadrer ces changements en créant un marché interne par l'activité générée par de grands projets d'investissements publics.

> La demande suscitée par les grands projets industriels offre une occasion unique de redéployer et de modifier la structure économique du Québec en suscitant la croissance et la création d'entreprises qui peuvent compter sur des marchés en pleine expansion, qui font appel à une main-d'oeuvre hautement qualifiée et qui dépendent du développement de technologies originales. (147)

L'intégralité de ce processus reposait sur les propositions contenues dans l'énoncé de politique économique, *Bâtir le Québec* et son plan d'action *Le virage technologique.* Ces propositions misaient sur l'épanouissement des forces de l'économie nationale en articulant la stratégie d'action autour d'une meilleure intégration des secteurs industriels, sur la promotion et l'exportation de la production québécoise. De plus, ces changements ne pourraient s'effectuer sans que les agents économiques se donnent les moyens pour favoriser l'innovation industrielle et technologique, en appuyant l'essor de la recherche et développement afin que le Québec puisse préserver son autonomie et sa place dans le peloton des nations industrialisées.

Suivant l'exemple ontarien de l'industrie de l'automobile, les dirigeants péquistes voulaient développer une structure économique fortement maillée, tablant sur la sous-traitance. Cette approche privilégiait une des forces de l'économie québécoise, soit les petites et moyennes entreprises (PME), contrôlées en majorité par des francophones, lesquelles bénéficieraient de l'expertise acquise de Bombardier, permettant de s'adapter à l'évolution technologique et d'affronter éventuellement la concurrence sur les marchés mondiaux. Dans le secteur ferroviaire, cette stratégie favorise l'utilisation de la main-d'oeuvre québécoise spécialisée, tout en offrant des débouchés d'emplois intéressants à des diplômés universitaires (p. ex. ingénieurs), qui n'ont pas à s'exiler hors des frontières du Québec pour occuper un travail compatible avec leur scolarité.

---

(147) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Op.cit., p. 38.

Dans un autre ordre d'idées, sachant que de 10% à 25% de produits sidérurgiques entrent dans la fabrication de matériel ferroviaire (148), l'essor de ce secteur était appelé à fournir un débouché à la production minière québécoise (p. ex. Sidbec), réduisant d'autant plus sa dépendance vis-à-vis l'exportation sur les marchés internationaux.

Ainsi, la politique ferroviaire devait concourir à un ensemble d'objectifs structuraux, afin que les citoyens québécois occupent la place qui leur revient dans l'essor économique de leur État. En 1983, dans le sillon de ces réflexions, le ministère des Transports publia *Les voies de l'avenir*, qui se veut un document synthèse de l'état de la recherche-développement en transports au Québec, ainsi que sur la stratégie d'action à prendre pour renforcer cette sphère d'activité si essentielle à l'évolution de ce domaine (149). Il était ainsi recommandé que l'industrie du matériel ferroviaire porte son intérêt pour la technologie des trains rapides, aux systèmes ferroviaires urbains, ainsi qu'à l'amélioration des composantes mécaniques (p. ex. bogie mécano-soudé) et périphériques de ces équipements (p. ex. l'électrification de réseaux) (150).

C'est dans cette trame que la politique ferroviaire urbaine a pris réellement son envol. En 1974, en vertu de la première phase de prolongement du métro, puis en 1980 par l'élargissement du *Programme d'aide au transport en commun* à l'achat de matériel ferroviaire, le gouvernement entendait injecter des millions de dollars dans le circuit économique québécois. Depuis, cette manne bénéficia aux entreprises locales, dont la multinationale Bombardier, une force en émergence est le centre d'attraction.

Propriété

Programme du traversier-rail (COGEMA/SOPOR)

a. Objectifs et raisons d'être

En vertu de sa loi constitutive, la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) détient le mandat d'assurer le transport maritime entre l'Est du Québec et la Côte-Nord, afin de relier cette dernière

---

(148) QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Op.cit., pp. 486-487.

(149) QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Les voies de l'avenir: La recherche et le développement en transport.

(150) Ibid., pp. 155 et 169.

région aux services ferroviaires nord-américains. Elle possède aussi le droit d'acquérir des navires afin de s'acquitter de sa tâche. Quant à la Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive (SOPOR), elle gère les installations ferro-portuaires localisées à Matane et à Baie-Comeau.

La raison d'être de ce programme fut motivée essentiellement par les besoins des grandes multinationales étrangères installées sur la Côte-Nord pour l'exploitation des richesses naturelles du pays. Dès les années 1950, des groupes de citoyens des deux rives souhaitèrent l'établissement de ce lien maritime, afin d'y favoriser le développement économique. Au cours de la décennie suivante, des entreprises, comme la compagnie minière Québec-Cartier, abondèrent dans le même sens. La mise en service d'un traversier-rail devait favoriser un accès plus rapide et à des coûts moindres aux grands centres industriels nord-américains. Finalement, au début des années 1970, le projet fut remis à l'ordre du jour lorsqu'une étude commandée par le gouvernement fédéral en vue d'analyser le transport dans le Bas-Saint-Laurent recommanda la création de ce service, afin de donner une impulsion nouvelle aux échanges interives (151).

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

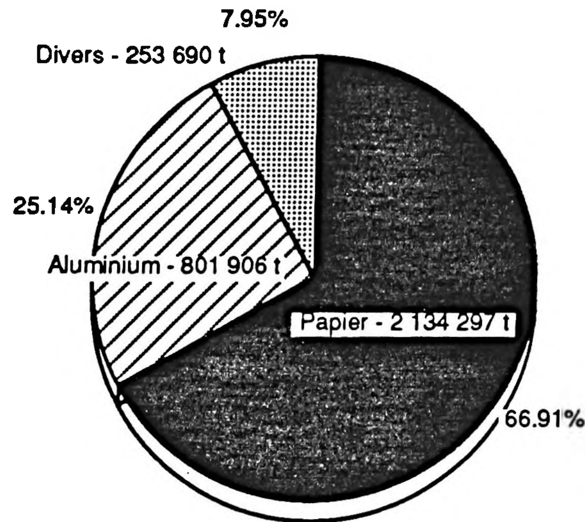
Depuis sa création en 1975, le gouvernement a alloué une somme de 3 831 772$ au programme. Entre 1975 et 1978, 2 M$ ont été consacrés au capital de la SOPOR, tandis que 781 000$ furent octroyés à des firmes d'ingénieurs. Finalement, en 1979, le gouvernement du Québec consentait à verser, durant trois ans, 350 000$ dans le dessein d'aider la Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive à rembourser un emprunt qu'elle avait contracté. Quant à la Compagnie de gestion de Matane, le gouvernement du Québec possède dans cette entreprise une participation minoritaire (7%) par le biais de la Société des traversiers du Québec, tandis que la Canadian National est l'actionnaire principal (49%).

Depuis son inauguration en 1978, le service de traversier-rail a été utilisé presque essentiellement pour le transport de papier produit par la compagnie de papier Québec et Ontario, ainsi que d'aluminium manufacturé par Métaux Reynolds à leur usine de Baie-Comeau (figure 17.16).

---

(151) LALONDE, VALOIS, LAMARRE, VALOIS ET ASSOCIÉS (1970) Étude de transport de l'Est du Québec: Rapport général, p. C23-12.

Figure 17.16: TRAFIC MARCHANDISES DE LA COGEMA, 1980-1987



Source: Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive

c. Organisme responsable du programme

La Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive est une société d'État créée par le gouvernement du Québec en 1975. C'est le ministère des Transports qui est responsable de cet organisme. Cinq personnes siègent sur son conseil d'administration. Une est désignée par le ministère des Transports, une par CN Rail, tandis que les autres nominations sous du ressort de la ville de Baie-Comeau. Par ailleurs, la Compagnie de gestion de Matane est une entreprise à capital-actions, créée en vertu de la *Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane Inc* (152).

d. Clientèle-cible du programme

Le service est utilisé principalement par deux entreprises étatsuniennes, soit les Métaux Reynolds et la compagnie de papier Québec et Ontario, toutes deux localisées à Baie-Comeau.

e. Durée du programme

Le service de traversier-rail a été inauguré le 26 janvier 1978. Il est en activité 12 mois par année durant les jours ouvrables.

---

(152) Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane, S.Q. 1975, c.105.

Distribution

Programme d'aide au transport en commun

a. Objectifs et raisons d'être

Le programme a pour ambition de soutenir, principalement dans les grandes agglomérations urbaines québécoises, le transport collectif comme alternative au déplacement individualisé, tout en appuyant l'essor et la consolidation des réseaux existants, ainsi que des services fiables pour la population [153]. Par ailleurs, même si ce but n'est pas spécifié dans sa description ministérielle officielle, son volet transport sur rail constitue, aggloméré avec la politique d'achat chez-soi, un instrument de développement économique, qui assiste l'essor de l'industrie du matériel ferroviaire.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

Dans ses premières années d'existence, le programme se limitait à l'octroi de subsides aux organismes publics de transport en commun (OPT), afin qu'ils puissent acquérir des autobus et financer leurs déficits d'exploitation. En 1976, le ministère élargissait les subventions aux immobilisations à la construction du métro et introduisait le financement d'une partie (60%) de la dette contractée à ce poste par la STCUM (tableau 17.1). Ces mesures avaient pour ambition d'améliorer le service dispensé et l'achalandage tout en répartissant, sur une base nationale, le paiement du déficit encouru pour le métro dont les activités ne peuvent être autofinancées par les seules contributions des usagers.

Le 1e janvier 1980, le programme est modifié afin de l'adapter aux nouvelles priorités gouvernementales. Dans le dessein d'attirer plus d'usagers, de réduire les coûts et la dépendance énergétique de l'État (objectif qui n'est pas étranger à l'option souverainiste des gouvernants qui vise à accroître l'autonomie économique du Québec), ainsi que concourir aux orientations de l'option préférable d'aménagement, le ministère introduisit une série de subventions pour bonifier la qualité du service, telle la construction de terminus (75%) et pour l'instauration des laissez-passer mensuels (30%) [154].

---

(153) QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec. p. 9.

(154) Ibid.

Pour le transport ferroviaire, le programme d'aide comporte deux volets: les subventions à l'exploitation et les subventions aux immobilisations. Le premier groupe comporte une aide de fonctionnement équivalente à quarante pour cent des revenus d'exploitation des entreprises de transport publique. Afin de réduire les charges imputables au programme, le gouvernement Bourassa a poursuivi un virage amorcé en 1984, en prenant des mesures pour réduire la part du gouvernement dans les dépenses d'exploitations des OPT. En 1988, le ministère des Transports a remplacé cette formule dite flottante par une enveloppe budgétaire fermée et indexée chaque année (maximum de six pour cent). Cette décision a eu pour conséquence de transférer vers les gouvernements municipaux et les usagers une partie du fardeau imputable aux coûts de fonctionnement du transport en commun (155).

L'ensemble des organismes publics de transport en commun créés par l'Assemblée nationale sont admissibles à cette subvention. A cette aide universelle s'ajoute, pour la STCUM depuis 1982, une subvention au déficit résiduel pour les trains de banlieue. Quant aux subventions à l'exploitation, depuis le 1e janvier 1980, elles couvrent 100% des coûts engagés pour la construction du métro de Montréal. En ce qui concerne les investissements effectués jusqu'au 31 décembre 1979, ils sont remboursés dans une proportion de 60%, en vertu des anciennes modalités du programme d'aide.

De plus, une subvention à l'établissement de systèmes de transport rapide (p. ex. métro), permet à un OPT de faire payer 100% des coûts imputables par le gouvernement. Toutefois, ces systèmes doivent avoir été prévus dans le programme triennal d'immobilisations de l'organisme requérant, lequel doit recevoir l'approbation gouvernementale avant de procéder à son implantation.

Finalement, le ministère offre à tout OPT qui en fait la demande, une aide couvrant la moitié des déboursés engagés pour la réalisation d'études et de projets expérimentaux ayant pour dessein de raffiner un service de transport collectif. Dans le cadre de son projet d'implantation d'un métro de surface, la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec a obtenu, en 1988, une telle subvention pour défrayer les coûts (650 000$) d'une étude de faisabilité (156).

---

(155) Dans le contexte des compressions budgétaires visant à réduire le déficit gouvernemental, le ministre des Finances annonça dans son Discours du Budget que le gouvernement du Québec projettait de demander aux municipalités d'assumer les dépenses d'exploitation du transport en commun. Ce montant s'élevait à 276,9 M$ pour l'année financière 1990-1991.

QUÉBEC. Ministère des Finances (1990) Budget 1990-1991: Discours sur le budget et Renseignements supplémentaires. p. 26.

(156) ROUTHIER, Benoît. Étude sur le métro léger: Forgues ne retire pas ses propos. Le Soleil. 1e novembre 1990, p. A13.

Tableau 17.1: SOMMES VERSEES PAR LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC A LA SOCIETE DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE URBAIN EN VERTU DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN, 1971-1990

Années	Métro-Service de la dette	Métro-Construction	Trains de banlieue
1971-1972	7 500 000$		
1972-1973	9 500 000$		
1973-1974	5 400 000$		
1974-1975	20 000 000$		
1975-1976	20 000 000$		
1976-1977	25 000 000$		
1977-1978	29 975 000$		600 000$
1978-1979	47 100 000$		2 376 000$
1979-1980	52 000 000$		
1980-1981	76 664 000$		2 338 659$
1981-1982	88 000 000$		
1982-1983	85 199 000$	101 484 100$	4 238 142$
1983-1984	92 192 000$	84 295 400$	13 784 934$
1984-1985	94 071 000$	102 885 500$	17 588 158$
1985-1986	108 818 000$	109 104 100$	18 500 072$
1986-1987	113 200 000$	109 036 400$	20 188 652$
1987-1988	122 300 000$	105 927 600$	20 062 687$
1988-1989		117 649 500$	21 464 115$
1989-1990			22 000 596$

Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Direction du transport terrestre des personnes.

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport des personnes et des marchandises du ministère des Transports en assume la gestion et le contrôle.

d. Clientèle-cible du programme

Pour le volet transport ferroviaire urbain, le programme est accessible en principe à l'ensemble des organismes publics de transport en commun. Cependant, dans la pratique, seule la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui justifie sur son territoire un bassin de population suffisant pour autoriser l'implantation de ce type de technologie, en a été l'unique bénéficiaire jusqu'à ce jour.

e. Durée du programme

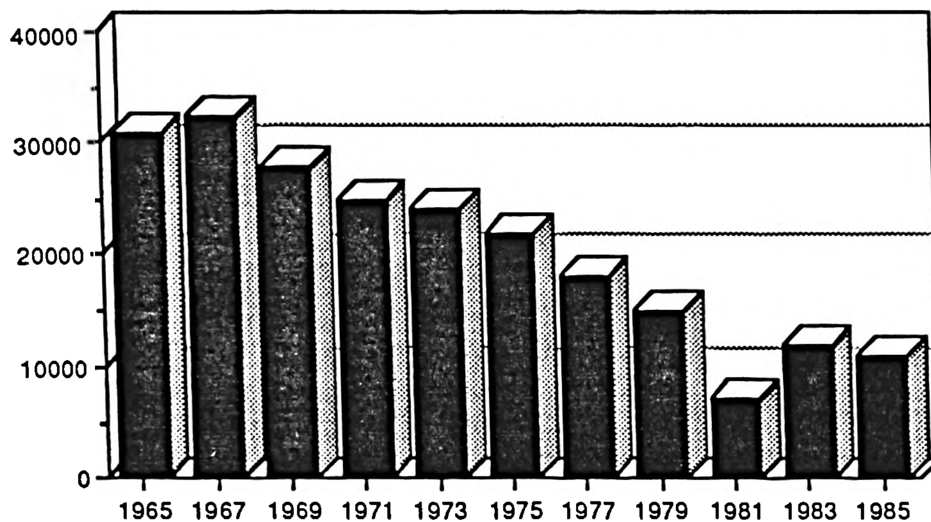
Le programme a été instauré en 1973, après avoir subi des modifications parfois majeures, afin de l'adapter aux nouveaux besoins et améliorer les moyens pour mieux concourir à la réalisation des objectifs recherchés. Il était toujours en vigueur le 31 décembre 1990.

Programme de modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal

a. Objectifs et raisons d'être

Depuis le milieu des années 1960, l'achalandage du réseau montréalais de trains de banlieue, inauguré au début du XX[e] siècle, n'avait cessé de péricliter. Les données de la ligne Deux-Montagnes sont représentatives de cette tendance (figure 17.17).

Figure 17.17: ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE QUOTIDIEN (LIGNE DEUX-MONTAGNES), 1965-1985



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ligne Montréal/Deux-Montagnes. pp. 2 et 3.

Un service déficient, dû au manque d'intérêt des compagnies ferroviaires, allié à un matériel roulant vétuste, en regard du développement du réseau autoroutier et à l'augmentation rapide des tarifs, contribuèrent à accentuer ce déclin vers 1975. En parallèle, le fonctionnement des trains devint particulièrement onéreux pour les transporteurs au fur et a mesure que le nombre d'usagers diminuait, d'autant plus que le gouvernement fédéral n'amortissait pas ces pertes. Alors qu'au cours des années 1960, le déficit du Canadian National imputable à son service canadien des trains

de banlieue (régions de Montréal et de Toronto) s'établissait à 1,6 M$, dans la décennie suivante le manque à gagner s'élevait à 15 M$ (157). De là détermination de se retirer de ce secteur. Ce processus fut amorcé suite à la création de Via Rail en 1977.

Devant cette volonté de désengagement, deux choix s'offraient au gouvernement du Québec: laisser-aller la suppression pure et simple des services avec toutes les conséquences négatives que cela pourraient avoir sur l'aménagement urbain et sur le réseau routier montréalais ou intervenir financièrement pour préserver les trains de banlieue, composante essentielle du transport en commun régional. Dans le dessein d'améliorer la qualité du service dispensée et d'appuyer le transport collectif, l'Administration Lévesque opta pour la seconde alternative, afin de revivifier l'utilisation de ce mode de transport par les banlieusards. Les lignes Deux-Montagnes, Rigaud et Saint-Hilaire (suppression du service en 1988) étaient visées par le programme.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

La *Loi nationale des transports* laisse aux États partenaires toute latitude quant au transport urbain. En contrepartie, le gouvernement du Canada n'a pas l'obligation de supporter financièrement les trains de banlieue opérés par le CN Rail et le CP Rail. A cet égard, le programme fédéral de subventions aux services ferroviaires de voyageurs ne s'appliquait pas à ces lignes (158). Toutefois, bien que reconnaissant les pouvoirs des États partenaires dans ce sous-secteur, les trains de banlieue, propriété d'entreprises fédérales, relevaient du Parlement central, ce qui créa chez les gouvernants québécois un sérieux dilemme. Ne voulant point créer un précédant, en assumant totalement les frais imputables à l'opération et à la modernisation de ces chemins de fer relevant de la compétence fédérale, le gouvernement a obtenu après de pénibles négociations, une contribution monétaire canadienne à l'intégration de ce service au réseau de la STCUM, ainsi que la ratification d'ententes décennales avec les compagnies ferroviaires pour l'utilisation de ces lignes (159).

Le coût total de ce programme conjoint était de 57,5 M$, pour l'amélioration des trains de banlieue et des infrastructures périphériques (p. ex. gares, aménagement de stationnements). Cinquante

---

(157) CANADA. Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transports. pp. 239-255 et 297.

(158) Ibid., p. 297.

(159) QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1983) Rapport annuel 1982-1983: Ministère des Affaires intergouvernementales. p. 58.

millions furent engagés par le gouvernement fédéral, auxquels s'ajoutait un montant de 7,5 M$ versé par le gouvernement du Québec. L'apport fédéral émanait de deux sources. Une somme de 30 M$ provenant du *Programme d'aide au transport urbain (PATU)*, qui comprend la quote-part québécoise de 7,5 M$ et 20 M$ provenant d'une subvention fédérale ad hoc. Quant au CN Rail, afin de se départir plus rapidement de la ligne Deux-Montagnes, il verserait 10 M$ pour les travaux devant y être effectués. A l'apport québécois original qui devait servir à défrayer des études et plans techniques ainsi que certains travaux s'ajouta, en avril 1988, un montant de 31,6 M$ pour l'acquisition de 24 voitures de type pousseur-tireur, manufacturées à La Pocatière par la Division du transport en commun de Bombardier.

En 1989, les gouvernements avaient investi 54,5 M$ pour la modernisation de la ligne Rigaud. D'autre part, il était prévu que des travaux de même nature devant être entrepris sur la ligne Deux-Montagnes, avant 1992, nécessiteraient 175 M$. La cure de rajeunissement apportée à la ligne Rigaud, de même que son incorporation au réseau de la STCUM ont porté fruit. Entre 1982 et 1987, sa clientèle en période de pointe matinale a augmenté de 170% (160).

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport des personnes et des marchandises du ministère des Transports est le maître d'oeuvre du programme de modernisation des trains de banlieue. Toutefois, ses décisions et actions devaient être approuvées par le ministère des Transports du Canada en conformité avec les modalités prévues dans l'accord intergouvernementale de 1981.

d. Clientèle-cible du programme

Les résidents des municipalités de l'Ouest de l'île de Montréal, de l'île Perrot, de l'île Jésus, de Deux-Montagnes et la rive-sud.

e. Durée du programme

Le programme de modernisation a débuté avec la ratification de l'entente canado-québécoise le 29 avril 1981. Il était prévu que les travaux devaient être achevés le 31 mars 1984. Toutefois, une des conditions posées pour que le gouvernement fédéral verse sa contribution monétaire, c'est-à-dire la

---

(160) QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Op.cit., p. 99.

négociation de contrats d'exploitation entre le gouvernement du Québec et les compagnies ferroviaires impliquées ayant achoppé, l'échéancier original a dû être reporté de cinq ans.

Programme sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer

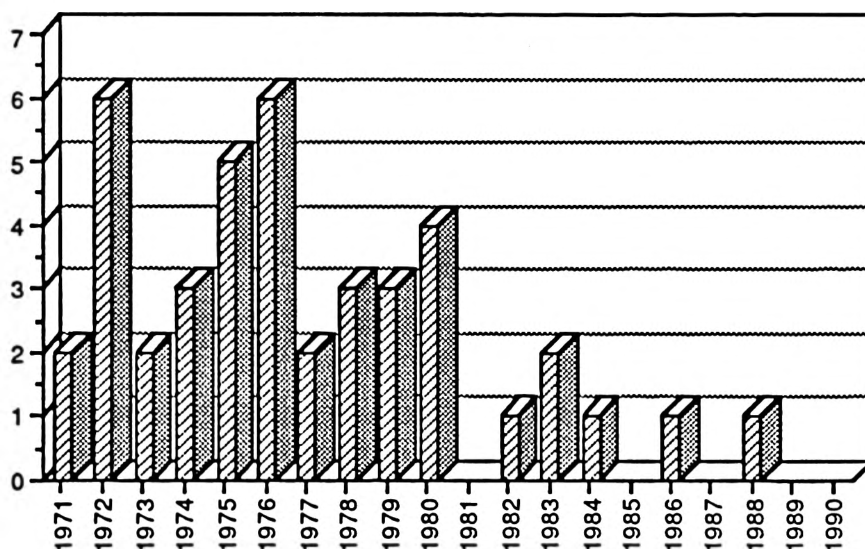
a. Objectifs et raisons d'être

Les objectifs et les raisons d'être sont similaires à ceux invoqués pour la période 1921-1970.

b. Extrants du programme et ressources financières allouées

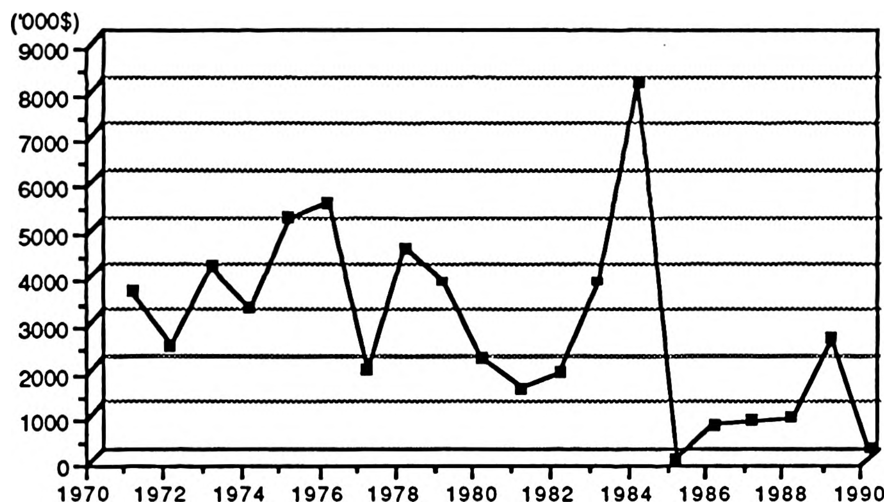
Par rapport à la décennie précédente, la suppression de passages à niveau est en nette régression durant la période 1971-1990. Seulement 46 étagements ont été construits en vue d'améliorer la sécurité sur les routes québécoises comparativement à un nombre record de 258 au cours des années 1960 (figure 17.18). Cette tendance est intimement liée avec la fin des grands investissements publics en matière de contructions d'autoroutes qu'a connu le Québec au milieu de la décennie 1970, ainsi que de l'expiration du *Programme d'aide au transport urbain* .

Figure 17.18: PASSAGES A NIVEAU SUPPRIMÉS AU QUÉBEC, 1971-1990



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Service des utilités publiques

Figure 17.19: DÉPENSES CONSACRÉES A LA SUPPRESION DE PASSAGES A NIVEAU, 1971-1990



Source: QUÉBEC. Ministère des Transports. Service des utilités publiques.

Un montant total de 61 350 247$ a été consacré pour la suppression des passages à niveau au cours de la période de référence. C'est en 1984, année de l'échéance du PATU, que 13,2% ou 8 101 716$ de cette somme furent dépensés.

c. Organisme responsable du programme

Le fonctionnement administratif du programme et la répartition des pouvoirs entre les gouvernements québécois et canadien sont quasi similaires à ceux qui prévalaient en 1970. Toutefois, c'est le ministère des Transports qui en collaboration avec les Affaires municipales en assument désormais l'application.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible du programme est identique à celle des années 1921-1970.

e. Durée du programme

Le programme en vigueur le 1e janvier 1971 a été reconduit d'année en année. Toutefois, avec la fin du *Programme d'aide au transport urbain (PATU)*, résulta d'une entente canado-québécoise, la contribution fédérale automatique s'est achevée le 31 mars 1984 après avoir été la règle depuis le 1e

avril 1978. Depuis, les gouvernements du Québec et du Canada interviennent d'une façon discrétionnaire pour la suppression de passages à niveau.

Réglementation

Dans le cadre de ses responsabilités législatives, le ministère des Transports a entrepris la révision de la réglementation économique et de la sécurité dans le domaine des transports. A l'image du courant nord-américain, les années 1980 furent au Québec celles de la déréglementation des activités de transport. Le secteur ferroviaire n'y échappa pas.

Avec l'adoption en 1984 de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives* (S.Q. 1984, c.47), l'Assemblée nationale allégea le processus d'obtention des permis de transport ferroviaire. Par ailleurs, en 1988, le Parlement a actualisé la réglementation sur la sécurité ferroviaire en votant la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé* (161).

Programme de réglementation économique

a. Objectifs et raisons d'être

En novembre 1985, le cadre réglementaire inflexible ayant prévalu depuis plusieurs décennies céda sa place à un processus assoupli de réglementation des activités de transports. Le but de cette réforme était de briser les grands monopoles afin d'encourager, par la libéralisation des activités dans ce domaine, la création de nouvelles entreprises. L'avènement de celles-ci devait introduire une meilleure concurrence, laquelle ne pourrait qu'être bénéfique pour le consommateur, quant au prix et au choix du service.

Toutefois, dans le secteur ferroviaire, étant donné les caractéristiques des compagnies sous juridiction québécoise, le nouveau mécanisme s'est résumé, à toute fin utile, à la réduction des procédures administratives et des frais encourus pour l'approbation de leurs demandes tarifaires par la Commission des transports du Québec.

---

(161) Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. S.Q. 1988, c.57.

b. Extrants du programme

Avant novembre 1985, c'était la Commission des transports du Québec qui fixait, après qu'une série d'étapes (p. ex. publications des demandes tarifaires dans la Gazette officielle du Québec) et certains délais aient été franchis, les taux de péages et les tarifs de l'entreprise requérante.

Désormais, le transporteur dépose ses taux de péages et ses tarifs devant la Commission, lesquels deviennent automatiquement en vigueur le jour de leur dépôt. Cependant "s'ils comportent une augmentation par rapport à un taux existant", ces nouveaux taux s'appliquent vingt jours après la date du dépôt (162). Ces changements ont permis d'accélérer le processus administratif.

c. Organisme responsable du programme

La Commission des transports du Québec est mandatée par l'Assemblée nationale pour administrer, appliquer et veiller au respect des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible est identique à celle des années 1867 à 1970.

e. Durée du programme

Nonobstant les modifications législatives qui lui ont été apportées au fil des ans, c'est un programme continu qui était en vigueur le 1e janvier 1970 et l'était toujours au 31 décembre 1990.

Programme de réglementation de la sécurité

a. Objectifs et raisons d'être

Le volet sécurité ferroviaire a été entièrement révisé et adapté aux réalités technologiques contemporaines, donnant naissance à la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Cette loi

---

(162) Loi des chemins de fer. L.R.Q., c.C-14, article 123.

s'applique non seulement aux chemins de fer conventionnels sous juridiction québécoise, mais aussi aux équipements ferroviaires utilisés par une centaine d'entreprises sur leurs propriétés (163), aux tramways, aux métros, aux monorails, ainsi qu'à tout système utilisant des voies de guidage, de même qu'aux passages à niveau (164). Toutefois, suite au démarchage effectué par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, son métro n'est pas soumis aux dispositions concernant les travaux de construction (165).

b. Extrants du programme

Le ministère des Transports détient les pouvoirs législatifs et les moyens pour faire respecter les normes de construction et d'opérations des systèmes de transport terrestre guidé, édictés par la loi. De plus, il peut mener des inspections et des enquêtes relativement aux activités ferroviaires relevant de sa juridiction.

Par ailleurs, le Fonds d'inspection des chemins de fer, utilisé par le gouvernement depuis 1880 pour amortir les frais d'inspection, fut aboli lors de la sanction de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. Les sommes du Fonds ont été transférées au Fonds consolidé du revenu. N'ayant rapporté en 1987 que 3 743,75$, son existence n'était plus justifiée, d'autant que le mode de prélèvement, s'établissant sur le nombre de kilomètres de voies possédés et en usage, créait une injustice à l'égard du Chemin de fer Cartier. Cette compagnie opérant le plus important chemin de fer sous juridiction québécoise, était également le principal cotisant à la caisse d'inspection.

c. Organisme responsable du programme

La Direction générale du transport terrestre des personnes et des marchandises du ministère des Transports, par l'entremise de son Service du transport ferroviaire, s'occupe d'appliquer la loi.

---

(163) QUÉBEC. Ministère des Transports (1990) Ministère des Transports: Rapport annuel 1988-1989. p. 34.

(164) Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. S.Q. 1988, c.57, article 1, paragraphe 1.

(165) Ibid., section I.

d. Clientèle-cible du programme

La clientèle-cible du programme est identique à celle des années 1867 à 1970.

e. Durée du programme

Nonobstant les modifications législatives qui lui ont été apportées au fil des ans, c'est un programme continu qui était en vigueur le 1e janvier 1970 et l'était toujours le 31 décembre 1990.

17.3 CONCLUSION

Cette dernière phase de la politique ferroviaire fut marquée par une nouvelle dynamique qui redonna au transport sur rail une place de choix pour l'aménagement du territoire et le développement économique régional au Québec. Nonobstant, cette fonction privilégiée n'était plus celle qui était octroyée à ce mode au XIXe siècle, d'autant plus que les investissements québécois dans ce secteur se concentrent désormais dans la région de Montréal.

Au cours des décennies 1970 et 1980, les problèmes occasionnés par le développement sauvage de l'agglomération montréalaise, amenèrent les gouvernants à repenser l'organisation spatiale de la région. Pour appuyer leur plan, le transport collectif, dont les systèmes sur rail constituaient un apport majeur qui contribuerait à la concrétisation de leurs ambitions, furent remis à l'ordre du jour dans les priorités gouvernementales, d'autant plus que cela permettrait d'appuyer l'essor d'un secteur industriel.

En présence d'un mode de transport technologiquement similaire à celui ayant participé à l'essor de l'économie québécoise à la fin du XIXe siècle, sa fonction sur le territoire ainsi que les attentes qu'investissent aujourd'hui à son égard les agents du système québécois résultent d'une longue évolution où le contexte géopolitique du Québec y fut pour quelque chose. Désormais, les gouvernants québécois font du transport sur rail essentiellement un instrument au service d'un aménagement urbain planifié plutôt que d'une politique nationale d'aménagement du territoire, en raison du partage des pouvoirs constitutionnels limitant son action géographique dans ce secteur.

CINQUIEME PARTIE

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean: Un des joyaux de la politique ferroviaire québécoise

INTRODUCTION

Cette cinquième partie se veut l'aboutissement de la thèse. Après avoir présenté le processus et les structures ayant contribué à modeler la politique ferroviaire, laquelle à son tour par ses extrants façonna la géographie québécoise, il s'avère indispensable d'analyser ses effets sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional. Cet exercice, qui permet de vérifier une des hypothèses de la recherche, offre au chercheur s'intéressant à l'étude géographique des politiques publiques, l'occasion d'évaluer concrètement, à partir d'indicateurs, l'apport spatial et économique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Québec. Ainsi, il pourra découvrir si ce mode de transport soutenu par les pouvoirs publiques a réellement constitué un élément-déclencheur pour l'épanouissement des espaces desservis, remplissant ainsi les aspirations et les objectifs investis par les administrateurs de la politique ferroviaire.

L'étude approfondie d'une seule entreprise ferroviaire et d'un nombre restreint de régions, au détriment d'une analyse géographique pan-québécoise mais plus sommaire, reposait sur la volonté de mieux cerner les conséquences de l'intervention gouvernementale dans ce secteur, tout en analysant les mutations géo-économiques qu'engendrèrent le chemin de fer sur une terre pionnière. C'est d'ailleurs pour appuyer l'essor de ces espaces qu'une part importante des deniers que le gouvernement du Québec attribua dès la décennie 1870, dans le cadre de son programme d'aide, furent consacrés aux chemins de fer voués à la colonisation.

Un second motif, celui-là plus technique, appuya ce choix. L'absence de données statistiques désagrégées pour plusieurs de ces entreprises, en raison de leur intégration progressive aux deux grands réseaux ferroviaires canadiens, ne permet pas de mener une analyse qui s'étendrait sur une longue période. Seules quelques compagnies, dont celle du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (jusqu'en 1914), ainsi que du Québec Central, ayant conservés leur intégrité

statistique dans les compilations annuelles du ministère fédéral des Chemins de fer et Canaux autorisent un tel exercice.

Cette situation est sans contredit un frein à la réalisation d'études générales ou monographiques s'intéressant à la portée géographique de la politique ferroviaire québécoise sur son territoire, au profit de travaux devant s'appuyer sur la structuration du réseau ferroviaire canadien comme base d'analyse. Dans une perspective d'étude québécoise, cela constitue un handicap sérieux pour le progrès des connaissances dans ce secteur, d'autant plus que plusieurs des archives statistiques des entreprises ferroviaires ont été détruites ou perdues. Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental en constituent un exemple éloquent.

CHAPITRE XVIII

LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN: UN CHEMIN DE FER AU SERVICE DE LA BOURGEOISIE

Après la société d'État Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (QLSJ) constitue le projet qui suscita le plus l'attention des forces sociétales et gouvernementales, au cours de la première phase de la politique ferroviaire (1867-1920). C'est pour ce motif que l'entreprise a été retenue aux fins de la présente analyse géographique, d'autant plus que le QLSJ constitue l'extrant par excellence du processus sociétal type ayant entouré l'intervention québécoise dans ce secteur.

Jusqu'à ce jour plusieurs historiens se sont intéressés à cette voie ferrée qui désenclava le Saguenay-Lac-Saint-Jean et favorisa son intégration géo-économique et géopolitique à la ville de Québec [(1)]. Bien que tous s'entendent pour reconnaître qu'il a contribué intensément à l'aménagement du territoire et au développement économique régional de ce coin de pays, peu de personnes se sont attardées à étudier en profondeur la symétrie existante entre ce mode de transport et le développement qui suivra son implantation. C'est pour remédier à cette carence en vue de répondre aux avenues proposées antérieurement dans certains mémoires et thèses qu'il fut décidé de mener cette étude de cas. Un tel exercice constitue pour la géographie québécoise une quasi première. Ce domaine de recherche a été généralement négligé par les membres de la

---

(1) GAGNON, Rodolphe (1967) Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean.

GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895).

DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) L'épopée du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean.

discipline, en comparaison avec les travaux effectués relativement aux réseaux ferroviaires chinois, étatsuniens et soviétiques (2).

Le territoire étudié recouvre l'ensemble des régions desservies par le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, c'est-à-dire le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, Portneuf, le Comté de Québec et Québec-Est (figure 18.1). Toutefois, les effets de ce moyen de transport s'étant fait surtout sentir au Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'analyse portera principalement sur ces deux districts, sans toutefois exclure des références occasionnelles quant aux trois autres comtés.

La thèse portant sur les activités ferroviaires du gouvernement du Québec, l'étude de cas porte sur la période 1871-1921. Ces années sont celles où l'Administration intervient d'une façon prépondérante afin d'octroyer une impulsion au QLSJ. C'est également durant cette phase que les principaux effets du chemin de fer furent distribués sur le territoire nouvellement servi. Toutefois, cette délimitation temporelle n'exclut pas des références plus contemporaines, sachant qu'à la fin de la décennie 1980, le chemin de fer est revenu dans l'actualité.

18.1 DE LA COLONISATION A L'INDUSTRIALISATION

L'idée de désenclaver le Saguenay-Lac-Saint-Jean germa dès le milieu du XIXe siècle. Pendant plusieurs années, en l'absence de routes, le bateau constitua le seul moyen d'accès à la région. Il fallait lui trouver une alternative, en raison de la lenteur et du caractère saisonnier de ce mode, les voies fluviales étant gelées pendant plusieurs mois, d'autant plus que la rivière Saguenay était redoutée par les armateurs qui y rencontraient des conditions périlleuses de navigation (3).

---

(2) LIANG, Ernest (1982) China: Railways and Agricultural Development 1875-1935.

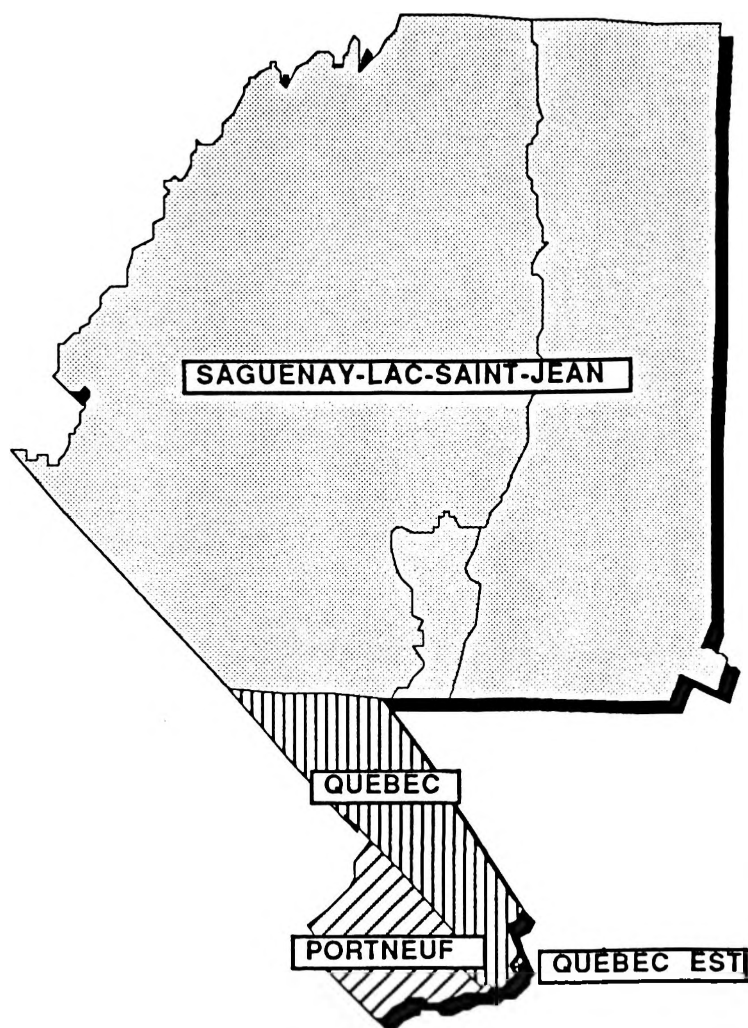
FOGEL, Robert (1964) Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History.

SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Russian Transport: An Historical and Geographical Survey.

NORTH, Robert (1979) Transport in Western Siberia - Tsarist ans Soviet Development.

(3) SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY (1938) L'histoire du Saguenay: Depuis l'origine jusqu'à 1870. p. 299.

Figure 18.1: RÉGIONS DESSERVIES PAR LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN



Echelle 1: 3 200 000

La construction d'un chemin de fer s'imposait, sachant que les artères terrestres existantes étaient avant tout des pistes difficilement praticables qui rendaient malaisée la circulation des personnes et des marchandises entre les régions de Charlevoix et Québec et les centres de colonisation du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette déficience en infrastructures contribua, pendant de nombreuses années, à l'inertie de l'oeuvre des colonisateurs sur ce territoire.

> Le manque de voies de communication avec les centres extérieurs de commerce empêchait l'exportation ou la vente des produits de la terre. Des lettres adressées au *Canadien* par des colons attribuent à l'absence de communications le peu de revenus des habitants et surtout l'émigration de plusieurs familles. “Déjà quarante ou cinquante familles ont émigré vers les États-Unis depuis l'année dernière” dit un habitant de Saint-Louis de Métabetchouan en 1872. (4)

En 1854, le Parlement du Canada-Uni créa, afin de briser cet isolement et à la demande d'entrepreneurs de la Vieille capitale, la compagnie du chemin de fer du nord de Québec (devenue la compagnie du chemin de fer Québec et Saguenay). Cette compagnie était habilitée à établir une ligne ferroviaire entre la ville de Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, jusque-là tributaire de la voie fluviale pour accéder aux grands centres urbains continentaux. Dirigée par Pierre-Joseph-Olivier Chauveau, cette entreprise avait pour ambition d'étendre le bassin d'approvisionnement de la capitale, qui s'amenuisait avec l'épuisement des sites de coupes forestières situés à proximité des voies navigables, ce qui risquait de détruire le commerce du bois. Toutefois, ce projet ne déboucha jamais, faute d'avoir pu recueillir les fonds nécessaires.

Nonobstant, l'échec de cette entreprise, ce rêve demeura dans la tête des habitants du Saguenay-Lac-Saint-Jean, mais surtout des bourgeois de Québec, qui voyaient dans l'établissement de ce lien et dans les bienfaits que leur procurerait l'accès à ce grenier agro-forestier, la clé de la prospérité économique et de l'autosuffisance alimentaire, notamment à l'égard des commerçants montréalais. De plus, il permettrait à la capitale de consolider l'essor que lui avait octroyé la construction navale, initié par des investisseurs anglais.

Dans le contexte colonial, la cité fondée par Samuel de Champlain est, en analogie aux régions ressources où elle se ravitaille en matières premières, un pôle de développement et de canalisation des richesses forestières. Au sein de l'Empire britannique, Québec est une capitale de service dont la survie est intimement liée aux besoins de la métropole. C'est pour ainsi dire le centre qui régnait sur l'ensemble de la colonie. Il s'y regroupait les forces économiques qui

---

(4) GIRARD, Maurice (1970) Le Grand Feu de 1870. p. 34.

engendrèrent des activités induites en amont (p. ex. usines de fabrication d'outils) et en aval (p. ex. chantiers navals qui s'occupent de transformer la matière brute en navires).

Avec l'affaissement du lien commercial avec la Grande-Bretagne et l'abolition par les États-Unis en 1866 du Traité de réciprocité, geste qui limita à moyen terme l'accès du pays aux exportations agro-forestières québécoises en raison des droits de douane imposés sur ces produits, l'élite locale voulut perpétuer la stabilité économique acquise depuis plusieurs années, en trouvant de nouveaux marchés pour ses commerces et ses manufactures. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui était en voie de colonisation, s'offraient pour amorcer cette relation appréhendée. Dans le dessein de consolider son bien-être, la bourgeoisie appuya ardemment la construction du chemin de fer. Cela permettrait d'asseoir sa puissance géopolitique sur son hinterland nordique, tout en procédant à l'extension de son aire d'influence géo-économique. D'une capitale au service d'une métropole, la ville de Québec deviendrait à son tour un pôle colonisateur qui serait appelé à diriger un développement territorial et économique commandé d'abord par la volonté de répondre à une demande locale, puis progressivement avec l'amélioration des modes de transport et l'industrialisation, par le commerce international des produits agricoles et forestiers, qui s'offrait comme débouché lucratif. L'élite ayant pris conscience que leur prospérité reposerait éventuellement sur l'extension de son aire de marché, décida de prendre les dispositions nécessaires afin d'y parvenir. La construction du QLSJ fut l'assise fondamentale qui concourra à la réalisation de leurs objectifs.

Le 5 avril 1869, l'Assemblée législative créa la compagnie du chemin à lisses de Québec à Gosford (S.Q. 1869, c.53). Le député, Henri-Gustave Joly, présidant l'entreprise, n'hésita pas à utiliser les privilèges que lui octroyait son poste pour décrocher de généreux subsides. Avec la collaboration de ses collègues, il effectua un démarchage intensif, afin que la Chambre consente, *pour le bien de la colonisation*, des fonds au Québec à Gosford. Ces relations étroites entre le promoteur ferroviaire et le législateur étaient plus souvent qu'autrement l'archétype habituel, menant à l'obtention des deniers nécessaires à la réalisation d'un projet.

Le Québec et du Lac St-Jean et son ancêtre, s'inséraient dans cette trame d'une manière incomparable, sachant que certains de ses administrateurs étaient associés au milieu politique québécois ou canadien [(5)]. A la Chambre, les députés-directeurs, dont Élisée Beaudet, siégeaient

---

(5) En avril 1880, les directeurs du Québec et du Lac-St-Jean étaient William Withall, président, James Gibb Ross, directeur et sénateur fédéral, Elisée Beaudet, vice-président et député de Chicoutimi-Saguenay, James Guthrie. Scott, secrétaire, ainsi que William Baby, Jean-Docile

en veillant attentivement aux intérêts de leur entreprise, en défendant des projets de loi les avantageant ou en réclamant des subventions bonifiées (6). Dans cet esprit d'entraide mutuelle, tous étaient gagnants. L'entreprise ferroviaire bénéficiait des argents réclamés, tandis que les politiciens concouraient aux requêtes que lui adressait la population. Les colons du Lac-Saint-Jean, dont la survie économique reposait sur l'arrivée dans leur contrée du chemin de fer, expédièrent à leurs élus des dizaines de pétitions réclamant le parachèvement, dans les plus brefs délais, des travaux de construction entrepris au début de la décennie 1870, sans quoi ils devraient abandonner cette terre pionnière (7).

A partir du milieu du XIXe siècle, tout un réseau ferroviaire se trace rapidement entre la région de Montréal, l'Ontario et le nord-est des États-Unis. Le rail permettait l'extension des frontières économiques, facilitant l'exploitation de l'arrière-pays et favorisait l'intégration de la métropole québécoise au circuit commercial nord-américain en expansion. Isolée de ce boom ferroviaire, la ville de Québec était appelée à devenir un satellite de l'agglomération montréalaise.

Influencés par le développement rapide du transport sur rail sur le continent, des promoteurs québécois n'hésitèrent pas à investir dans la construction de ce chemin à lisses d'une longueur de 54,7 km, reliant la Vieille capitale au canton de Gosford (figure 18.4). Cette voie constituait le premier tronçon devant mener à l'établissement du lien tant convoité. A l'automne 1870, les premiers trains circulèrent. Des scieries s'installèrent à proximité de l'emprise pour desservir Québec en bois équarri. Nonobstant, c'est le commerce du bois de chauffage, destiné aux résidences de la capitale, qui monopolisa la plupart des convois et qui fut à l'origine de la construction du chemin de fer (8). Toutefois, les lisses étant mal adaptées aux conditions hivernales, elles se brisèrent continuellement sous le poids des trains. Quatre ans après son inauguration, l'entreprise cessa ses activités (9).

En 1874, un groupe de financiers, dirigé par l'industriel étatsunien, Horace Jansen Beemer et le québécois James Guthrie Scott, reprit en main le Québec à Gosford. En février 1875, il obtient

---

Brousseau, maire de la ville de Québec (1880-1882) député de Portneuf, Théophile Ledroit, Frank Ross et W.W Stevenson.

(6) BUIES, Arthur (1880) Le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean. pp. 324-331.

(7) Documents répertoriés dans le Fonds d'archives du ministère des Travaux publics (E25) entre 1867 et 1920.

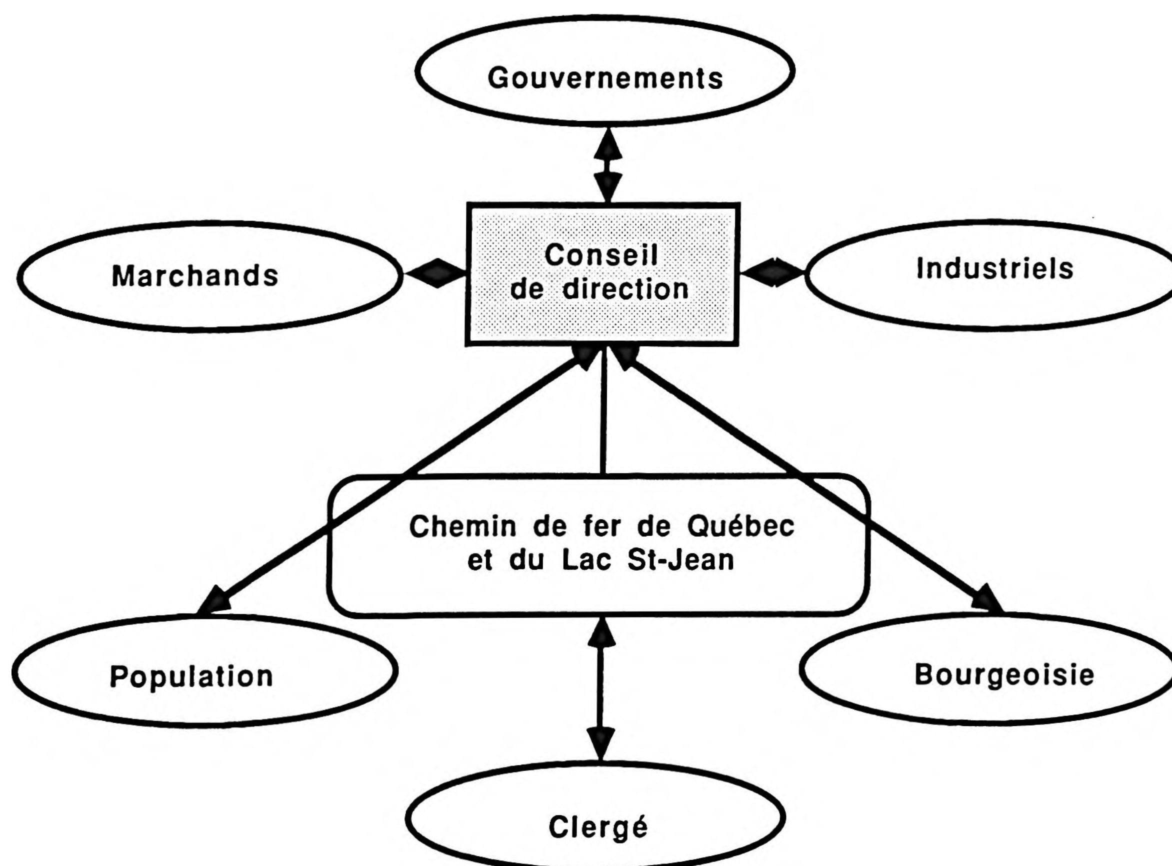
(8) GAGNON, Rodolphe (1970) Le chemin à lisses de bois de Québec à Gosford. p. 125.

(9) BUIES, Arthur (1880) Op.cit., pp. 304-305.

du Parlement la modification de sa charte pour lui donner le nom de compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (S.Q. 1874/1875, c.46), appellation plus conforme aux ambitions des nouveaux actionnaires. Le gouvernement du Québec et le Conseil municipal de la ville de Québec (le maire siégeait au Conseil de direction du QLSJ, tandis que la municipalité détenait des titres dans la compagnie) percevant les avantages indéniables de cette entreprise pour le développement économique, résolurent de contribuer financièrement au projet qui recevait l'aval du clergé et de l'élite québécoise (figure 18.2).

> Parmi les promoteurs de l'entreprise, on trouve des hommes politiques, des prêtres, etc. En général, tout Québécois bien né qui disposait de quelque moyen, y allait de son pouvoir. La compagnie avait un apologiste dans la personne d'Arthur Buies. Mais le réalisateur immédiat était un autre Québécois d'adoption [H. J Beemer]. [...] Il avait la clef des caisses politiques. (10)

Figure 18.2: LES ACTEURS SOCIÉTAUX ET LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN



---

(10) VIEN, Rossel (1955) Histoire de Roberval: Coeur du Lac-Saint-Jean. pp. 113-114.

Après de multiples péripéties et plusieurs années d'attentes investies dans le choix d'un tracé qui minimiserait les coûts de construction, optimiserait le potentiel géo-économique du territoire traversé ainsi que la satisfaction des forces sociétales impliquées, le chemin de fer fut progressivement ouvert à la circulation dès 1880. Huit ans plus tard, vingt jours avant Noël, le premier train en provenance de Québec entra à la gare de Roberval. Le 2 août 1893, le même privilège fut consenti à la population chicoutimienne avec quelques années de retard et après de nombreuses querelles politiques qui opposèrent les habitants du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ces différents portaient sur la localisation d'un terminus et sur la question cruciale pour savoir laquelle des deux régions serait desservie en premier par le train. Les administrateurs du QLSJ pensaient trancher le dilemme en demandant aux Saguenayens et aux Jeannois de verser respectivement 150 000$ et 100 000$ pour que le chemin de fer soit prolongé en leur direction. Cette solution permettait à la compagnie de recueillir des fonds que le gouvernement du Québec tardait à lui octroyer, tout en laissant aux résidents de la région le fardeau de choisir l'emplacement des infrastructures terminales. Toutefois, cette proposition ne fit qu'envenimer les relations interrégionales déjà tendues.

En août 1887, Honoré Mercier, en politicien perspicace, profitant de sa visite au Lac-Saint-Jean pour inaugurer le chemin de fer, réussit à concilier les demandes émanant des deux comtés. Il annonça que son gouvernement voterait les crédits nécessaires pour que le QLSJ soit prolongé dans une première phase vers Roberval et par la suite du côté de Chicoutimi [(11)].

Jusqu'au début du XXe siècle, la compagnie demeura sous le contrôle d'intérêts régionaux. Toutefois, par un habile jeu d'acquisition d'actions, passé presque inaperçu, les actionnaires jadis majoritaires se retrouvèrent devant un fait accompli. En quelques mois l'entreprise ferroviaire était devenue une filiale en propriété quasi exclusive du Canadien Nord. Minoritaires et ayant perdu tout pouvoir d'influence, les détenteurs québécois de titres se résignèrent à vendre leurs parts en actions au nouveau possédant.

La compagnie du Canadien Nord, propriété de Donald Mann et William Mackenzie, intégra à ses opérations le Québec et du Lac St-Jean en 1907. Cette acquisition permettait à ses propriétaires d'avoir un accès à la capitale. Ce privilège s'inscrivait dans la perspective de leur projet d'établissement d'un chemin de fer pan-canadien qui devait faire du port de Québec le point terminal de transit pour les marchandises expédiées ou reçues de l'Ouest canadien (figure 18.3)

---

(11) DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) Op.cit., p. 33.

(12). De plus, leur démarche s'insérait dans une stratégie visant à détourner sur le QLSJ, le trafic circulant sur le National Transcontinental, lequel pour des raisons politiques et techniques n'était pas encore arrivé à établir une voie d'accès à la ville de Québec (13). En 1907, un embranchement fut ouvert à partir de la voie principale entre le point Linton et La Tuque, afin de servir l'industrie forestière locale, mais surtout pour concrétiser leur dessein qui allait permettre de rentabiliser, du moins à court terme, le Québec et du Lac St-Jean (figure 18.4).

Toutefois, les ambitions continentales de Mackenzie et Mann les amenèrent à délaisser les intérêts plus régionaux propre au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cela contribua à générer l'insatisfaction populaire à l'égard des nouveaux propriétaires.

> Le *Québec-Lac-St-Jean* avait tenu durant vingt ans et stimulé libéralement la colonisation, le tourisme et la navigation sur le lac. On se ressentit tout de suite du changement d'administration. Mackenzie et Mann avaient des intérêts dans tout le pays et restaient étrangers à la vie régionale du Lac-Saint-Jean. Le prolongement de Saint-Félicien, ardemment désiré, fut remis, la réclame touristique cessa, et, surtout durant les dernières années avant la cession au *Canadien National*, le service était affreusement mauvais. (14)

En 1917, suite aux pressions publiques et au démarchage des politiciens auprès de la compagnie, le chemin de fer fut prolongé de 24 kilomètres afin de rejoindre Saint-Félicien. Toutefois, ces travaux furent achevés par le gouvernement fédéral qui récupéra les actifs du Canadien Nord, suite à sa faillite. En parallèle, deux petits chemins de fer se sont ajoutés à cette ligne principale, rendant de grands services à la population régionale puis à la grande industrie.

Formée en mai 1911 par une loi de l'Assemblée législative, la compagnie Roberval-Saguenay est née à l'initiative de la Chambre de commerce du Saguenay. Issue du milieu des affaires, sa direction francophone avait comme ambition de construire un axe de ceinture qui aurait desservi les villages situés autour du lac Saint-Jean. Néanmoins, ce projet n'aboutit jamais et les entrepreneurs se contentèrent d'acquérir à l'hiver de 1914, le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! qui reliait Port-Alfred (La Baie) au réseau national de CN Rail à la Jonction des Ha! Ha! (figure 18.4).

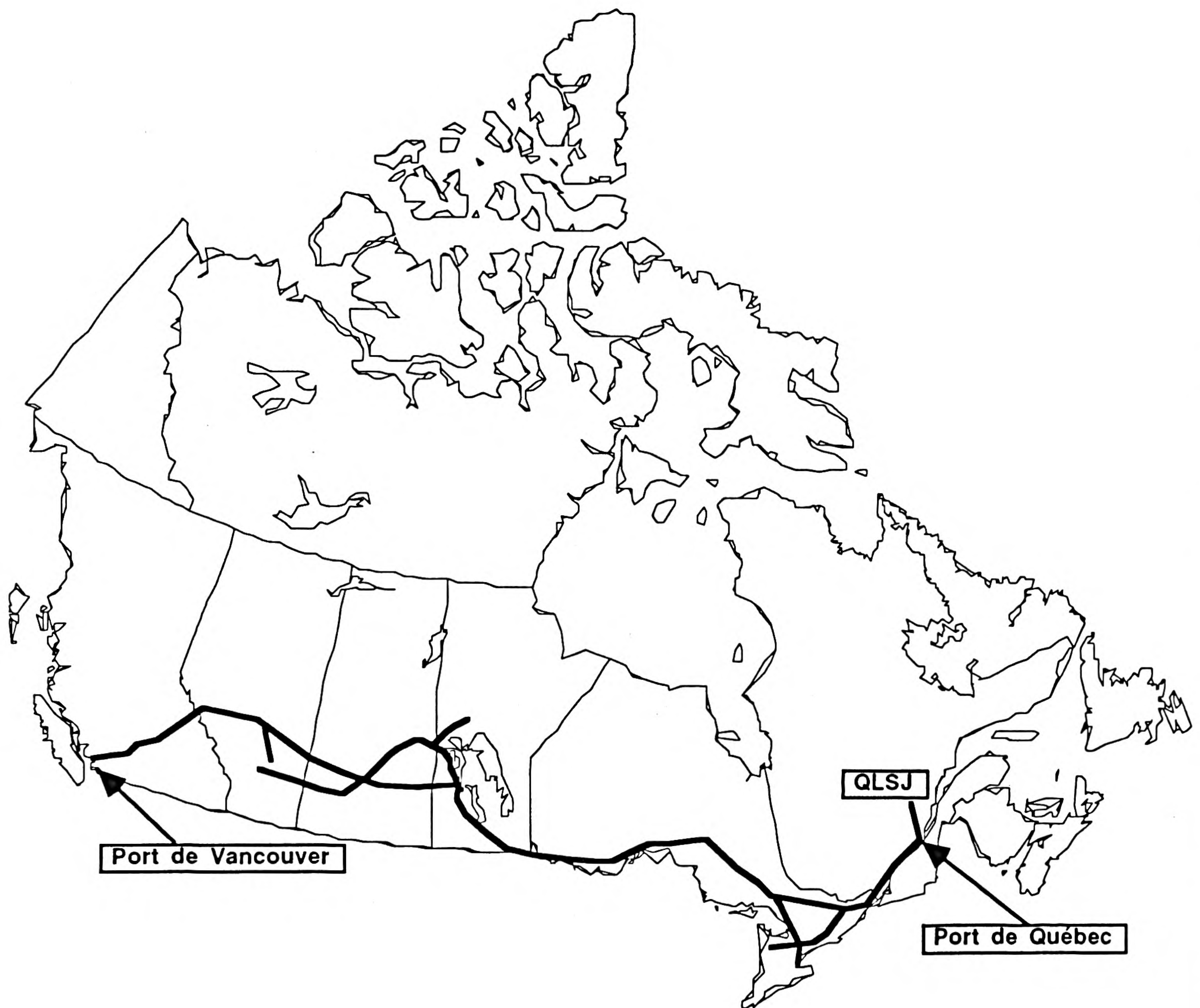
---

(12) Ibid., pp. 295-296.

(13) REGEHR, Ted (1976) The Canadian Northern Railway: Pioneer Road of the Northern Prairies: 1895-1918. pp. 281-282.

(14) VIEN, Rossel (1955) Op.cit.

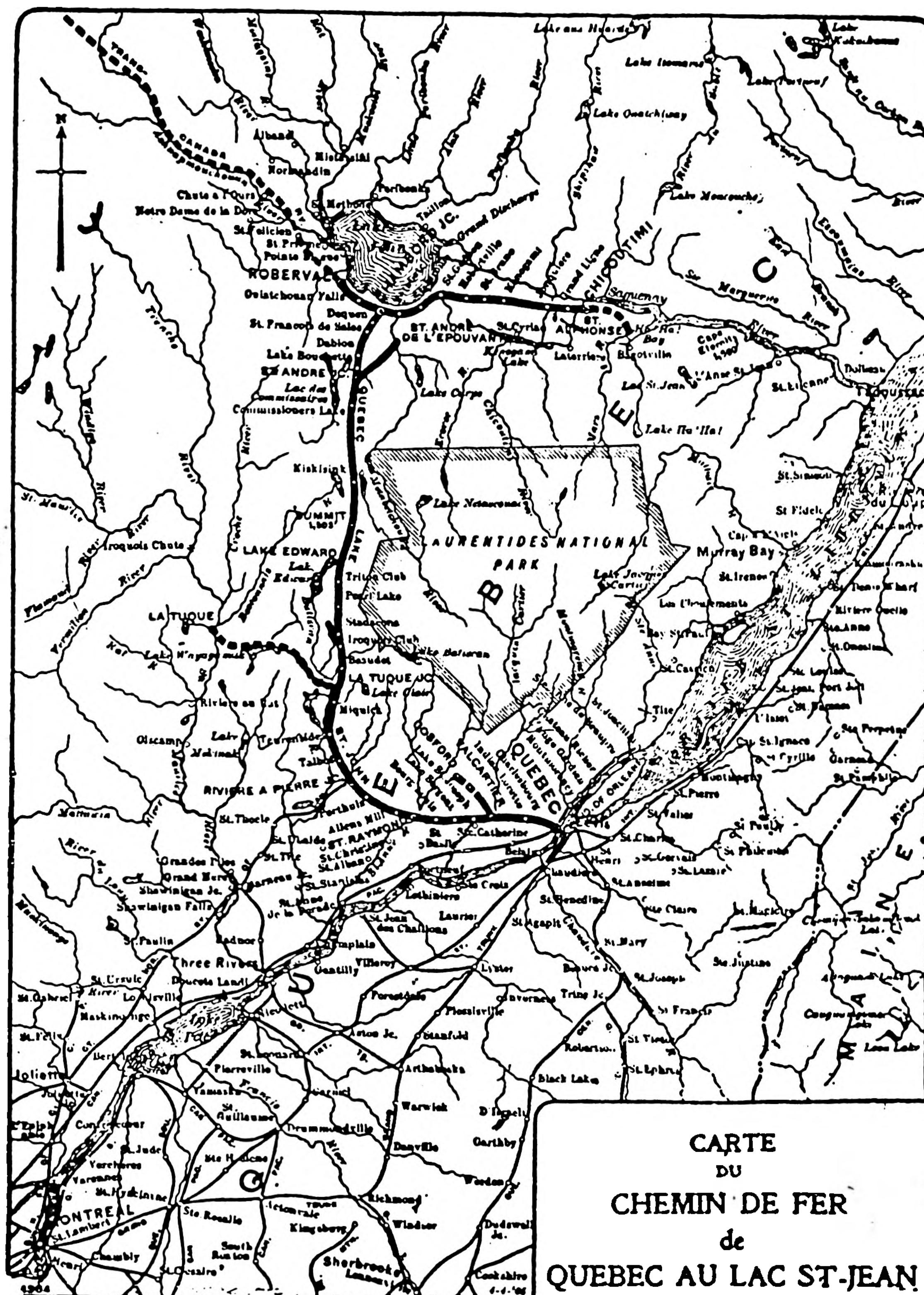
Figure 18.3: RÉSEAU DU CANADIEN NORD (1915)



Echelle 1: 29 000 000

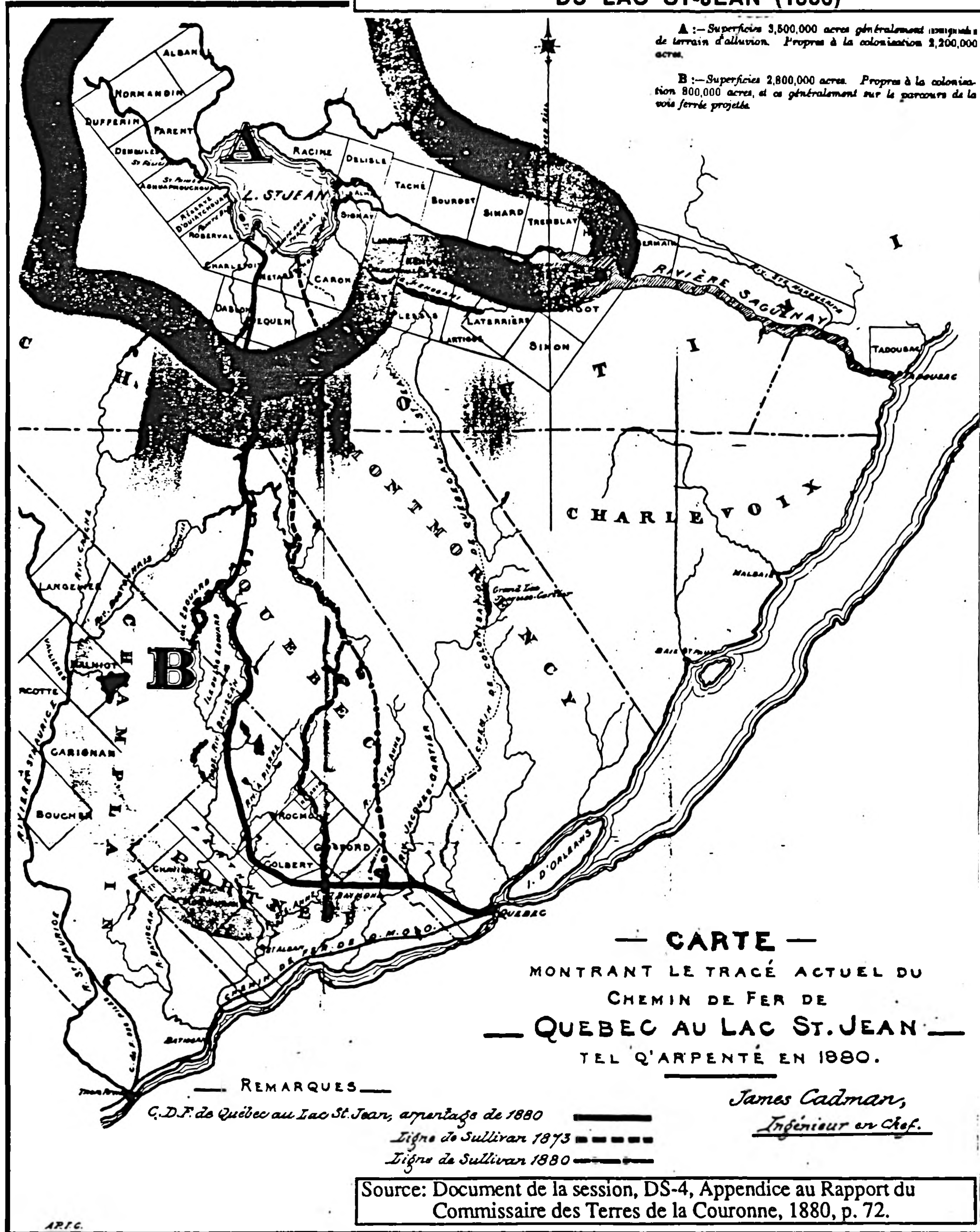
Source: CANADA. Ministère des Transports.

Figure 18.4: RESEAU FERROVIAIRE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN (1911)



Source: PELLAND, Alfred (1911) Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. p. 165.

Figure 18.5: OPTIONS DE TRACES POUR LE QUEBEC ET DU LAC ST-JEAN (1880)



Source: Document de la session, DS-4, Appendice au Rapport du Commissaire des Terres de la Couronne, 1880, p. 72.

Le Baie des Ha! Ha!, qui avait obtenu son existence légale en 1896 par le biais d'une charte québécoise, était ouverte à la circulation ferroviaire depuis 1910. Sa vocation première fut d'assurer le transport du bois de pulpe requis par la compagnie de Pulpe de Chicoutimi, propriété de l'industriel Julien Édouard Alfred Dubuc, actionnaire principal du chemin de fer. Par ailleurs, la ligne servait également à livrer des marchandises destinées aux commerces de Chicoutimi. Jusqu'en 1925, la compagnie s'acquittait également du transport des personnes sur une base régionale.

Entre-temps, en décembre 1912, le Parlement du Québec avait émis une charte constituant l'Alma et Jonquières. Les promoteurs de ce nouveau chemin de fer qui devait relier Hébertville à l'Isle Maligne étaient québécois et étatsuniens; toutefois l'entreprise devient la propriété de la compagnie Duke-Price quelques mois avant sa mise en opération. Les activités ferroviaires ne débutèrent que onze ans plus tard, les impératifs de la Première Guerre et diverses embûches rencontrés par les premiers possédants de l'entreprise ayant sérieusement retardé sa construction. Son actionnaire unique utilisa ses trains pour convoyer de la roche et du sable ainsi que les équipements nécessaires à la construction d'une centrale hydro-électrique sur la rivière Saguenay.

En 1925, l'Alcan s'établit dans la région, attirée par la centrale hydro-électrique de Duke-Price qui produisait de l'énergie abondante à un coût très raisonnable. La demande mondiale pour le précieux métal concourra au développement du premier complexe de production d'aluminium au Saguenay. La multinationale acquis la même année l'ensemble des actifs, propriété de l'industriel étatsunien Duke dans la région dont le chemin de fer Alma et Jonquières.

Elle acheta également le Roberval-Saguenay aux prises avec de sérieuses difficultés financières. Par cette acquisition, l'objectif de la compagnie était de disposer pour ses nouvelles usines d'un accès économique facile en vue de transporter les matières premières nécessaires à la fabrication de l'aluminium, c.-à-d. le bauxite et les produits chimiques, tels la soude caustique, l'alumine, le mazout, etc. Après les quelques travaux indispensables pour adapter le micro-réseau aux exigences de l'entreprise (p. ex. construction de nouveaux embranchements), le premier convoi d'aluminium circula le 9 septembre 1926.

En 1974, les compagnies Roberval-Saguenay et Alma et Jonquière ont été unifiées pour des raisons administratives et légales. La nouvelle entité porte désormais le nom de chemin de fer Roberval-Saguenay. L'année suivante une entente est ratifiée entre CN Rail et Roberval-Saguenay concernant un droit de transit sur l'ancien Québec et du Lac St-Jean, moyennant rémunération et établie en fonction du tonnage transporté. Cet accord permet aux trains de

l'Alcan d'emprunter la voie de la société d'État fédérale afin de servir l'usine d'électrolyse de l'Isle Maligne (Alma).

A la fin des années 1980, le QLSJ revient à l'ordre du jour, alors que CN Rail amorça un plan de rationalisation de son réseau, qui devait mener à la suppression de plusieurs centaines de kilomètres de voies déficitaires ou à leur transfert à des entreprises ferroviaires régionales constituées à cette fin (15). La compagnie ayant démontré son désintéressement à poursuivre ses activités sur des tronçons secondaires, comme la subdivision Saint-Raymond reliant Québec à Rivière-à-Pierre, des agents régionaux à vocation économique (p. ex. Conseil régional de développement), des intervenants municipaux et des entreprises privées utilisatrices de ses services, se montrèrent intéressées à prendre sa relève. Le ministère des Transports du Québec appuya les forces régionales dans leurs démarches, notamment devant l'Office national des transports (ONT), en s'objectant au démantèlement du tronçon vital pour l'économie régionale.

Alors que l'entreprise ferroviaire québécoise était sur le point d'être constituée, que le ministre des Transports avait soutenu le projet et s'apprêtait à dévoiler un programme d'aide aux chemins de fer régionaux, l'ONT autorisa, en mars 1990, CN rail à entreprendre la suppression des rails de la subdivision Saint-Raymond. Nonobstant, en février 1991, l'Office ordonna à la société d'État de maintenir le service sur le tronçon Québec-Saint-Raymond en raison de sa profitabilité.

18.2 LE QLSJ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les relevés topographiques: Des projets de colonisation prometteurs

Pour les promoteurs du chemin de fer, le choix du tracé ne fut pas une mince tâche, non pas tant en raison des contraintes topographiques du territoire convoité que de l'environnement sociétal. Lors de l'adoption de l'itinéraire définitif et surtout de l'emplacement du terminus au Saguenay-Lac-Saint-Jean, ils durent tenir compte des pressions populaires et politiques, tout en n'éludant pas la rentabilité économique du tronçon choisi. Ils devaient tenter de concilier les objectifs d'aménagement du territoire et de développement économique régional avec le rapport d'exploitation. Ces deux prérogatives, que les administrateurs du QLSJ devaient concilier,

---

(15) ASSELIN, Pierre. Le Canadien National est prêt à vendre toutes ses lignes secondaires au Québec. Le Soleil, 8 avril 1989.

contrastaient singulièrement avec le mandat exclusif de sociétés d'État comme le British Columbia Railway ou l'Ontario Northland, dont les desseins, au début du XXe siècle, étaient avant tout d'ordre géopolitique. Ces entreprises devaient servir d'outil de développement plutôt que de générer, pour leur propriétaire, des profits à court terme.

> The prospects for long term profits must be shared by all participants, including the railway. If there were a real prospect of immediate profit, the railroad would not be "developmental", in that its success would be assured from the beginning. "Developmental" implies a time period during which the railway nourishes new industry or new areas and gives to them more than it gets back.(16)

Durant les années 1873 et 1874, les arpenteurs Horace Dumais et John Sullivan étudièrent, pour le compte du Commissaire des Terres de la Couronne: deux tracés, les lignes de la Batiscan (Dumais) et de la Métabetchouan (Sullivan) qui pourraient recevoir l'emprise du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean (figure 18.5). Le tronçon optimal devait être choisi en fonction de quatre critères d'évaluation, soit: 1) la longueur de la voie ferrée devant être construite; 2) la qualité des sols situés à proximité du chemin de fer et l'intérêt qu'ils présentaient pour l'agriculture; 3) la présence dans ce même secteur d'essences forestières commerciales (p. ex. épinettes, pins, merisiers et érables); 4) la possibilité d'y implanter des habitats humains.

La route de la Métabetchouan, bien que permettant un trajet plus court de 48,3 km entre la ville de Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, traversait une contrée dont le potentiel agricole et forestier était très limité (17).

En contraste, la ligne de la Batiscan, présentait des avantages indéniables et supérieurs tant pour la compagnie ferroviaire que pour la nation. Ce tronçon devait permettre une colonisation rapide des terres arables adjacentes au chemin de fer, lequel processus fournirait un trafic certain afin de desservir les marchés de la vallée du Saint-Laurent et internationaux. C'est le tracé proposé par Dumais, un ardent défenseur de l'oeuvre de la colonisation qui reçut l'attention du gouvernement. En 1880, il fut adopté par les gestionnaires du QLSJ.

---

(16) COLOMBIE BRITANNIQUE. Royal Commission on the British Columbia Railway (1978) Report of the Royal Commission on the British Columbia Railway: Volume 2: III. The Role of the Railway. pp. 156-157.

(17) Document de la session (1880), DS-43, Lettre de A.L Light à J.G Scott, secrétaire du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, 4 juin 1880, pp. 39-40.

Deux zones de colonisation d'une superficie totale de 2,5 M d'hectares avaient été identifiées (18). La première connue sous le pseudonyme A, couvrait le Saguenay-Lac-Saint-Jean. D'une superficie de 1,4 M d'hectares, ce territoire était principalement composé de plaines alluviales. Les arpenteurs estimaient qu'environ 62,9% de ces sols étaient destinés à la colonisation et à l'agriculture. Plus au sud, le second territoire, appelé B, couvrait une étendue de 1,1 M d'hectares. Toutefois, ces terres étaient moins prometteuses d'avenir, sachant qu'en raison des conditions physiographiques et géologiques de cette contrée, seulement 28,6% des terres disponibles pouvaient être utilisées pour l'extension de l'oekoumène paysan.

Impropre à l'agriculture, le terrain B étant généralement accidenté, la forêt s'étend sur l'ensemble de la superficie couverte par les Basses Laurentides. Nonobstant ces contraintes, l'arpenteur Dumais identifia autour de quelques lacs et rivières des terrasses adaptées à la colonisation.

> Le lac Édouard est de forme irrégulière; présentant d'abord l'apparence d'une large rivière, il change tout-à-coup d'aspect: les profondes baies qui l'entourent font souvent perdre de vue le chemin que doit suivre le voyageur pour parvenir à son extrémité, et les hauteurs qui le dominent par leur régularité et leur contour charmant, couvertes de magnifiques forêts, de toutes les essences de bois, en font une des perspectives les plus belles, les plus pittoresques et en même temps un site invitant pour y fonder une colonie, avec l'avantage de posséder un excellent terrain et de jouir d'un climat aussi propice et aussi salubre que possible. (19)

Ces terres, localisées sur des terrasses, présentaient le meilleur potentiel pour l'agriculture sachant qu'elles constituaient des sols fertiles et bien drainés. Par ailleurs, leur localisation stratégique à proximité du tracé projeté, constituait un avantage indéniable, tant pour les futurs habitants du territoire que pour les administrateurs du Québec et du Lac-St-Jean. A ce titre, l'ingénieur en chef du gouvernement québécois, A.L Light (1880), nota que “les avantages qu'offre la route de Batiscan sont si frappants qu'il m'est inutile de déclarer que j'appuie entièrement le choix que votre ingénieur-en-chef en a fait” (20).

Le 6 avril 1874, dans une lettre adressée au Commissaire des Terres de la Couronne, Horace Dumais établit d'ailleurs un lien intime entre le choix du terrain le plus propice pour l'agriculture, ainsi que l'exploitation forestière, en corrélation avec l'aménagement du territoire et la

---

(18) Les statistiques contenues dans ce chapitre ayant été compilées entre 1871 et 1921, elles sont présentés en conformité avec le système des poids et mesures anglais.

(19) Document de la session (1880), DS-41, Lettre de Horace Dumais à Pierre Fortin, Commissaire des Terres de la Couronne, 6 avril 1874, pp. 15-16.

(20) Ibid., p.40.

construction du chemin de fer. Le potentiel qu'offrait cet espace s'avérait la clé de voûte qui devait assurer l'ouverture et le peuplement, par des milliers de familles québécoises, de ces terres pionnières appelées à devenir le grenier d'approvisionnement de la ville de Québec. La vallée de la Batiscan, malgré des sols impropres à la culture du blé, offrait un potentiel hors pair pour les pâturages, l'avoine, les fruits et les légumes. Par ailleurs, entre Saint-Raymond et la région du lac Édouard, l'arpenteur avait identifié plusieurs hectares qui étaient fort propices à la colonisation et à l'agriculture. Ces conditions géographiques permettraient de créer de nombreuses colonies aux abords de la voie ferrée.

Le rail était la réponse toute désignée qui devait briser l'isolement géographique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il favoriserait son développement économique régional suivant les demandes en ressources issues de son avant-pays, tout en appuyant l'ouverture des terres localisées entre les deux points nodaux extrêmes du chemin de fer.

> Le résultat de mes travaux surpasse les espérances que j'entretenais sur la possibilité d'ouvrir à la colonisation une partie de ces vastes espaces qui nous séparent de la vallée du Saint-Laurent.
>
> On peut dire aujourd'hui, sans crainte de se tromper, que dans un avenir peu éloigné une longue suite d'établissements florissants reliera la colonie isolée du lac Saint-Jean aux belles paroisses du Saint-Laurent, entre Québec et les Trois-Rivières, et aussi à la vallée du Saint-Maurice. Les Laurentides se sont pour ainsi dire effacées de cette région que j'ai explorée; les plus hautes terres n'ont pas 600 pieds d'élévation au-dessus des eaux du lac Saint-Jean. [...]
>
> Pour le sol et le bois, l'essentiel, on serait satisfait à moins.
>
> Le sol n'est pas, à la vérité, composé d'alluvion et d'argile comme la plus grande partie de la vallée du lac Saint-Jean se compose. Non, une terre jaune et grise mêlée de sable en certains endroits et recouverte d'un humus très riche, promet beaucoup, si l'on doit compter pour un bon indice les luxuriantes forêts de toutes les essences de bois que l'on rencontre dans notre province et se succèdent sans interruption d'une rivière à l'autre. [...]
>
> Le bois de construction et de commerce se rencontre sur le parcours de toutes ces rivières. Nous n'avons pas perdu les pins de vue depuis le canton Charlevoix, sur le lac Saint-Jean, jusqu'à la Tuque. [...]
>
> La voie naturelle, la moins dispendieuse [...] et traversant des espaces de plus d'un million d'acres de bonnes terres et boisées de magnifiques forêts, se rencontre seulement par la vallée de la rivière Batiscan. [21]

---

(21) Document de la session (1880), DS-41, Op.cit., pp. 27-28.

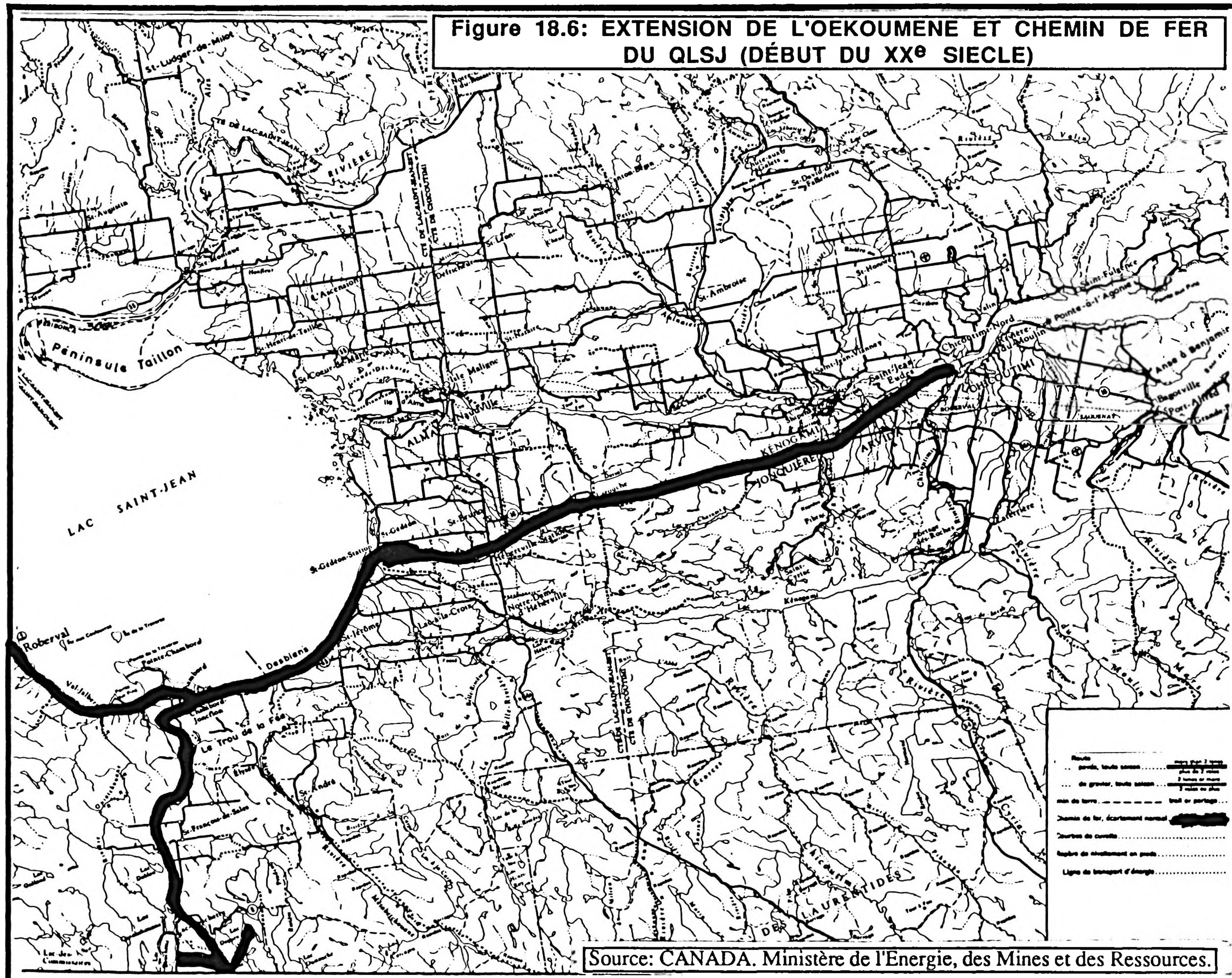
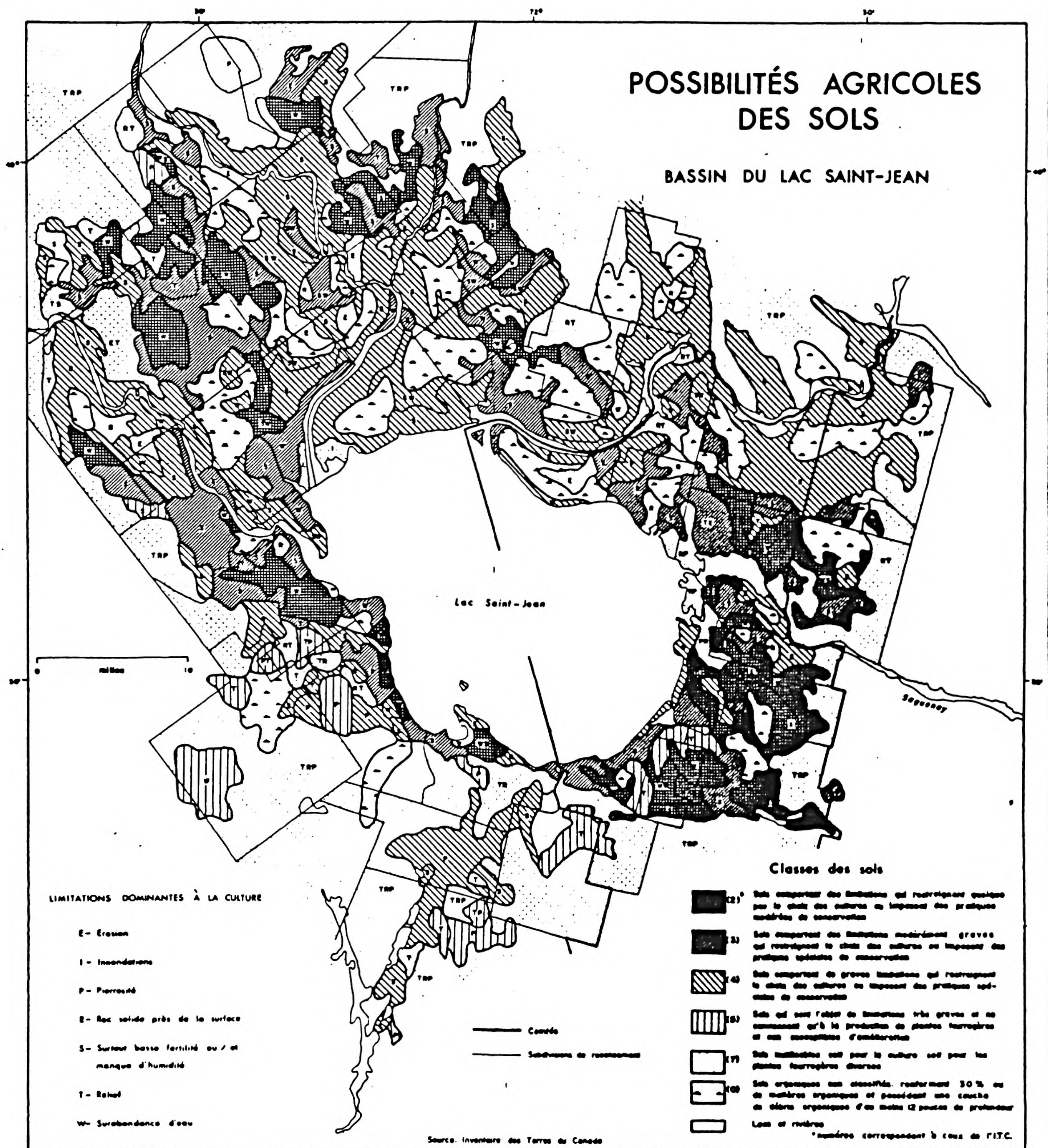


Figure 18.6: EXTENSION DE L'OEKOUMENE ET CHEMIN DE FER DU QLSJ (DÉBUT DU XX[e] SIECLE)

Source: CANADA. Ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources.

Figure 18.7: GÉOGRAPHIE PHYSIQUE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN



Source: GAUTHIER, Majella (1975) L'agriculture au Lac-Saint-Jean: Étude géographique. p. 331.

Malgré les anticipations, l'analyse des données décennales des recensements démontre indubitablement que c'est avant tout le Saguenay-Lac-Saint-Jean qui bénéficia de l'avènement du chemin de fer. L'implantation de colonies dans les comtés de Portneuf et de Québec pouvait être considérée comme un échec si l'on en juge à l'état du peuplement en 1921. La lecture de la figure 18.6 démontre que le chemin de fer a eu un effet très limité sur l'extension de l'oekoumène, notamment dans la région des Laurentides. Les pourvoiries et les camps forestiers sont à peu près les seuls établissements humains qui y surgirent au cours des décennies ça et là en bordure de la voie. D'ailleurs, les noms donnés aux gares localisées dans ce secteur sont évocateurs de la vocation du territoire. En dehors du Saguenay-Lac-Saint-Jean, seules quelques petites communautés, comme Lac-Édouard, Lac-Bouchette, La Tuque et Rivière-à-Pierre ont pris leur envol agricole grâce à cette infrastructure.

Le territoire: ses caractéristiques physiques

En 1871, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, déjà pourvu d'une population de 17 493, était privilégié par une géologie et une géomorphologie favorisant la pratique d'une agriculture commerciale à grande échelle. Le territoire à l'étude est composé de deux régions soeurs, le Saguenay et le Lac-Saint-Jean, trop souvent confondues comme étant une seule et même unité géographique.

En 1838, les premiers colons arrivèrent des régions de Québec et de Charlevoix afin de peupler cette terre pionnière dont les destinées offraient un potentiel plus prometteur que les contrées d'où ils étaient issus. De plus, elle permettait d'accueillir ces familles nombreuses que les anciennes paroisses situées sur la rive du fleuve Saint-Laurent n'arrivaient plus à contenter.

A la suite des rapports d'explorateurs et des missionnaires-colonisateurs qui avaient arpenté le territoire pendant plusieurs décennies et y avaient découvert un petit paradis riche en ressources forestières propices à l'agriculture, les premiers établissements permanents ne tardèrent pas à naître au Saguenay, en 1842, avec l'ouverture de Grande-Baie et au Lac-Saint-Jean, dix ans plus tard avec Hébertville. Toutefois, les entreprises de traite ayant acquis du gouvernement des droits exclusifs sur l'utilisation du territoire, rejetaient toute autre activité que la chasse aux animaux à fourrure, lesquels pour la plupart, comme l'exploitation forestière, s'avéraient incompatibles avec celle-ci. Pendant la première moitié du XIXe siècle, cette mainmise

territoriale fut dominée par les compagnies de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest (22), dont la présence retarda l'ouverture de la région et la pénétration de l'oekoumène.

En 1838, l'arrivée des premiers colons venus de La Malbaie, membres de la Société des Vingt-et-Un, remi en question le pouvoir de ces grandes entreprises sur ce vaste territoire. Ce regroupement de citoyens entreprit au Saguenay l'exploitation forestière des riches réserves de pins, lesquelles une fois coupées étaient vendues à l'industriel William Price, propriétaire d'une vingtaine de scieries implantées sur le territoire. Malgré la bonne volonté de ces pionniers, leur entreprise ne put survivre et passa entre les mains de la compagnie Price après quatre années d'opérations (23). En 1875, cette compagnie détenait la concession forestière la plus importante en terme de superficie, soit 6 149 km^2 (24).

Pendant plusieurs années, l'exploitation forestière, laquelle donna une puissante impulsion à la colonisation et à l'agriculture au début des années 1850, constitua la principale activité économique des deux régions. Cette production était l'objet d'une importante demande provenant des grands marchés nord-américains et britanniques.

La présence de plaines (Hébertville, Saint-Prime et Normandin) rendaient particulièrement intéressante la production céréalière et fourragère, tout en permettant, dans les zones comportant des limitations sérieuses pour la culture, l'élevage des vaches laitières en raison des vastes espaces qui s'offraient aux agriculteurs (figure 18.7). La région des plateaux ceinturant ces plaines étant composée de tills glaciaires, le sol est très caillouteux (25). En vertu des caractéristiques de ces terrains, la presque totalité de la superficie fut affectée à l'exploitation forestière, bien qu'aux abords du chemin de fer, comme au Lac-Bouchette et à Saint-François-de-Sales, quelques hectares furent voués à l'agriculture malgré certaines contraintes pédologiques, limitant les choix de cultures.

> La présence inattendue d'un pays arable si bien unifié autour d'un lac “marin”, au sein du Bouclier canadien, n'a pas intéressé seulement les colonisateurs, mais aussi les hommes de science. Et les chercheurs ont si bien expliqué la géologie

---

(22) GAGNON, Gaston (1988) Un pays neuf: Le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution. p. 51.

(23) BOILEAU, Gilles (1977) Le Saguenay-Lac-Saint-Jean. p. 19.

(24) The new standard atlas of Dominion of Canada. p. 148. -Cité: GIRARD, Camil et PERRON, Normand (1989) Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. p. 194.

(25) TOUZIN, Cécile (1970) La géographie des villages du Lac-Saint-Jean. pp. 12-14.

> saguenéenne que le vulgaire n'y comprend rien, si ce n'est peut-être qu'après le passage d'un glacier géant qui a formé le fjord Saguenay, comme un bull-dozer de l'âge atomique, un autre glacier descendant du nord, un beau jour s'est arrêté un moment pour se creuser un nid et y pondre le lac Saint-Jean. L'on retient en effet que la glaciation qui a recouvert tout le nord du Canada, il y a plusieurs milliers de siècles, rencontrant une zone résistante, une "vieille fosse d'affaissement", a creusé la cuvette du lac Saint-Jean et déposé d'énormes couches d'alluvions. Après ou pendant la régression des glaces toute la région fut envahie par la mer de Champlain, qui recouvrait le sud de la province. Cette mer rendit le lac plusieurs fois plus grand qu'il ne l'est aujourd'hui et imprima à la région sa texture actuelle d'argile et de sable, en créant "les plus vastes et les plus belles terrasses de l'État du Canada français", dira Raoul Blanchard. (26)

La cuvette du lac Saint-Jean ayant une topographie nivelée généralement exempte de pierres, ce qui facilitait les labours et la circulation de la machinerie, dotée d'un potentiel agricole élevé, ainsi que d'un climat favorable, attira dans la région les premiers colons. Les terres offrant le meilleur potentiel de fertilité, situées autour du lac, furent rapidement occupées dès les premières années de la colonisation, laissant à ceux qui arrivèrent dans les années successives des sols de qualité inférieure, composés de sables et de loam sableux, lesquelles sont adaptés à quelques grandes récoltes commerciales, comme la pomme de terre. C'est sur les sols les plus riches de la région que se regroupèrent la culture des céréales et les pâturages améliorés.

Ce n'est pas l'effet du hasard si l'itinéraire du chemin de fer fut localisé sur les meilleures terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean. La compagnie cherchait à établir son emprise à l'intérieur des zones agricoles offrant le meilleur potentiel, tout en desservant les colonies déjà établies depuis la décennie 1840. Nonobstant cette considération géo-économique, la géomorphologie s'offrait admirablement pour accueillir une telle infrastructure. La figure 18.7 démontre cette corrélation spatiale existant entre ces deux éléments indissociables.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean traverse trois régions physiographiques très contrastées: les Basses-terres du Saint-Laurent, le Massif des Laurentides (Bouclier canadien) et les Basses-terres du lac Saint-Jean, dont il a déjà été question dans les paragraphes précédents.

Après avoir quitté la ville de Québec, la voie ferrée arpente quelques kilomètres dans les Basses-terres du Saint-Laurent. De la Vieille capitale, sur une distance d'environ 91 kilomètres, le chemin de fer franchit jusqu'aux contreforts des Laurentides (Rivière-à-Pierre) une zone de terrasses sablo-graveleuses légèrement ondulées avec une faible inclinaison en direction du fleuve Saint-Laurent. Vestige des anciens littoraux de la mer de Champlain, les Basses-terres du

---

(26) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 12.

Saint-Laurent, comme celles du lac Saint-Jean, sont formées d'une roche-mère d'origine fluvio-glaciaire et marine. C'est un terrain qui ne représenta pas pour les bâtisseurs du rail un défi extraordinaire. Son sous-sol étant composé de sable et de gravier, les ingénieurs étaient en présence de conditions idéales pour la construction de la structure d'assise de la voie ferrée qui favorisait le passage de convois lourds en raison de la haute capacité portante du sol.

Rapidement, la voie s'engage dans les Basses Laurentides. Évoluant dans un pays de montagnes, la compagnie ne fut pas confrontée à des difficultés insurmontables. Ils tirèrent partie de la présence des vallées fluviales des rivières Bostonais et Batiscan, ainsi que des lacs des Commissaires et Édouard, pour y construire le rail dans le versant de ces bassins (figure 18.5). Solidement perché sur ces littoraux rocheux bien drainés, le chemin de fer poursuit ainsi sa route sans être menacé par des inondations printanières tout en réduisant les frais de construction imputables à l'édification de dizaines de ponceaux et de ponts.

Après un trajet de près de neuf heures, les trains concluaient leur longue route par un itinéraire de quelques kilomètres dans les Basses-terres du lac Saint-Jean. Dès l'été de 1893, au point de Jonction Chambord, deux alternatives de parcours s'offraient à un train; il pouvait soit poursuivre sa route vers Roberval ou se diriger vers Chicoutimi.

Tout comme l'agriculteur qui recherche des terrains peu accidentés propices au rendement optimal de la machinerie agricole, l'ingénieur, pour des critères quasi identiques, vise à choisir un chemin où les convois ne seront pas désavantagés par des pentes excessives qu'ils ne pourraient gravir. Le choix du tracé définitif devait s'appuyer sur deux prémisses: 1) être le moins onéreux à aménager; 2) répondre aux paramètres techniques des locomotives à vapeur. Les caractéristiques physiographiques du territoire ont modelé le trajet emprunté par le Québec et du Lac St-Jean.

> L'établissement des voies de circulation continentale est étroitement soumis aux données du relief. Les plaines et les plateaux offrent à la circulation des commodités que la montagne lui refuse. Les lignes directrices d'un réseau de transport utilisent plus ou moins les seuils et les vallées qui s'offrent à leur tracé, faisant apparaître une grande diversité dans les liens de dépendance entre réseau et relief. L'action de la morphologie s'exerce encore à une autre échelle: les canaux, les routes et les voies ferrées ont à triompher des déclivités et à franchir les volumes qui s'opposent à leur passage. Le rôle du relief comme facteur de développement d'un système de transport doit être apprécié sur ces deux plans. [27]

---

(27) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p.103.

Les ingénieurs furent obligés de concilier la présence de barrières naturelles avec les prérogatives géo-économiques de rentabilité commerciale découlant de la volonté politique et corporative d'exploiter les ressources régionales. Leurs ambitions étaient de répondre aux demandes issues des marchés urbains, tout en concourant à l'extension de l'oekoumène vers des terres vierges pouvant être peuplées rapidement de citoyens, en quête d'une amélioration de leur situation socio-économique, confrontés avec l'attrait de l'exode vers les États-Unis.

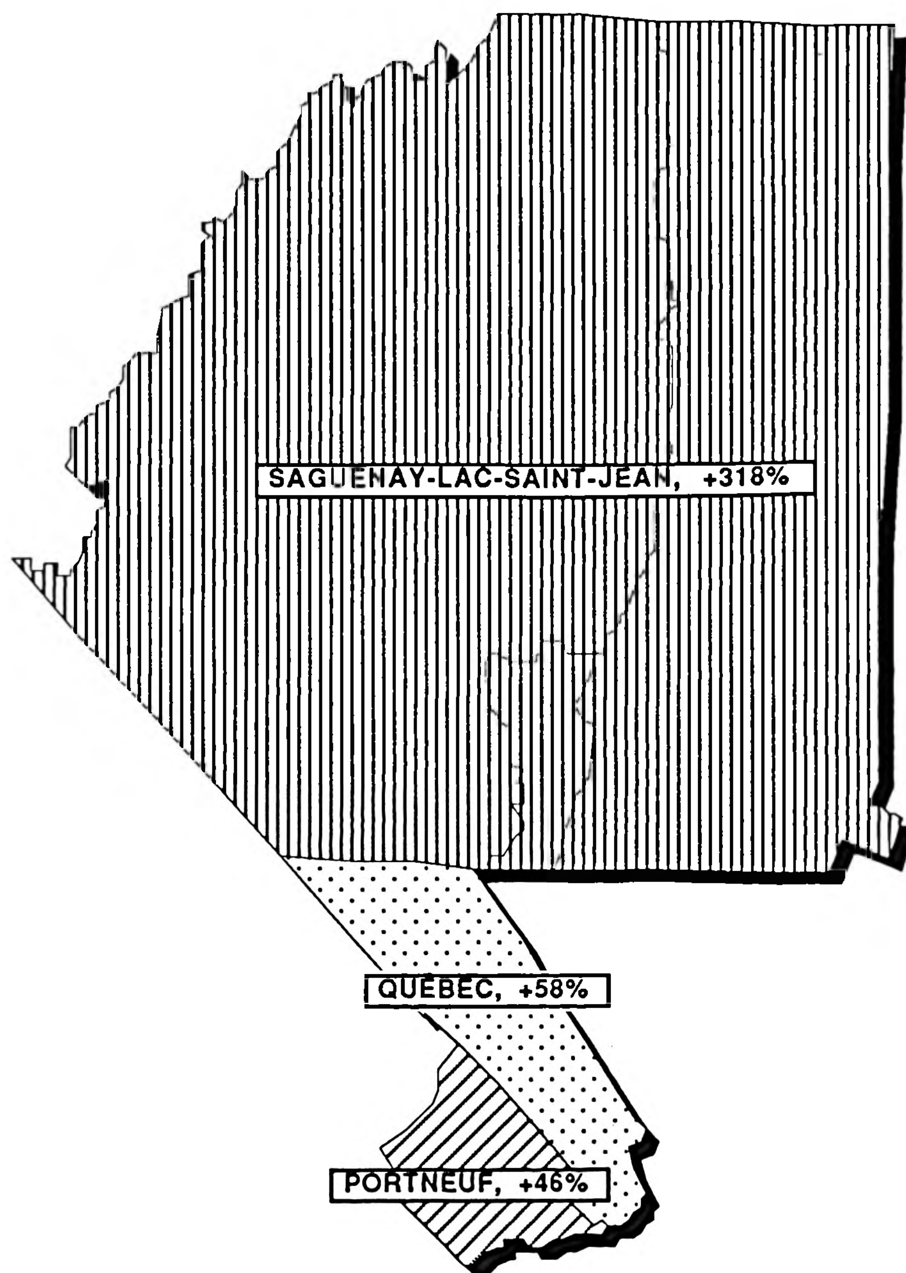
La population

De toutes les régions traversées par le chemin de fer, c'est le Saguenay-Lac-Saint-Jean qui, durant la période 1871-1921, connut la plus forte croissance démographique. Elle enregistra une variation de 318% de sa population. Cette progression est impressionnante, sachant qu'au plan national, elle ne s'est établie qu'à 98,2%. En parallèle, durant ces cinquante années, l'augmentation relevée dans les comtés de Portneuf et de Québec ne furent respectivement que de 46% et 58,8% (Annexe O et figure 18.8).

Les données décennales démontrent indéniablement que l'ouverture du service ferroviaire a contribué à partir des années 1880 à appuyer solidement le peuplement au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Toutefois, des quatre comtés traversés par le chemin de fer, c'est essentiellement ce dernier territoire qui bénéficia le plus des effets bénéfiques de l'oeuvre de la colonisation. Au cours de la décennie 1890, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean dépassa celle des trois autres comtés, appuyée par une croissance positive largement supérieure à la tendance observée ailleurs au Québec.

Dans les comtés agricoles de Portneuf et de Québec, ce mode de transport n'a pas eu pour conséquence de générer une croissance démographique semblable, se suffisant de résultats inférieures à la moyenne québécoise. Dans leur cas, l'ouverture du Saguenay-Lac-Saint-Jean, soutenue par l'avènement du chemin de fer, n'a pas contribué à une explosion démographique, mais plutôt à consolider et à soutenir le développement déjà entamé depuis quelques décennies. Au recensement de 1881, pour le comté de Québec (-3,8%), et dix ans plus tard pour le comté de Portneuf, (-6,3%) une diminution de la population est même relevée, imputable sans aucun doute à l'attrait des nouvelles terres pionnières qui contribuèrent au déplacement de nombreuses familles en quêtes d'une amélioration de leurs conditions de vie.

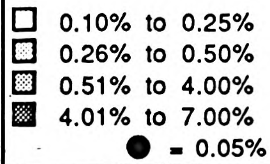
Figure 18.8: CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DANS LES REGIONS DESSERVIES PAR LE QLSJ, 1871-1921



Echelle 1: 3 200 000

Source: Recensements du Canada

Figure 18.9: ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE AUX ABORDS DU CHEMIN DE FER QLSJ, 1871-1921



Chemin de fer QLSJ - Vers la ville de Québec

Les municipalités ont été retenues en raison de leur présence dans un rayon de 15 km du QLSJ.

Échelle 1: 100 000

Source: Recensements du Canada.

Après avoir connu un boom démographique de 42,6% entre 1871 et 1881, on assista à un ralentissement du mouvement (15,1%) au Saguenay-Lac-Saint-Jean, imputable à l'absence de moyens de transport qui auraient permis d'exporter avec aisance le surplus de la production agricole et forestière régionale. La publication des chiffres de 1891 démontra qu'un nouveau virage s'amorça avec la mise en opération du rail, laquelle tendance se poursuivit jusqu'en 1911, alors que l'accroissement ralentit dans les décennies suivantes, en raison notamment de l'industrialisation qui offrait un débouché nouveau pour la main-d'oeuvre québécoise qui est alors détournée du secteur agricole. A ce phénomène, s'ajoute la Première Guerre mondiale qui monopolise une grande partie des forces vives du Québec dans les industries militaires.

En 1871, la région du Saguenay regroupait 11 812 habitants (67,5%), localisés principalement dans les municipalités de Bagotville, Chicoutimi et Jonquière (figure 18.9). Quant au Lac-Saint-Jean, sa population s'établissait à 5 681, concentrée autour de deux zones urbaines, Hébertville (3 177) et Roberval (2 467). Cinquante ans plus tard, appuyée par le rail, l'oeuvre de la colonisation au Lac-Saint-Jean avait donné des résultats en modifiant le visage et l'équilibre démographique. Désormais, près de la moitié de la population (48,6%) du Saguenay-Lac-Saint-Jean résidait autour du lac qui, choyée par la présence de plusieurs hectares de terres fertiles, avait attiré sur ses rivages des centaines de colons. Aux vertus de ces sols, cette contrée avait l'atout de pouvoir accueillir ces nouveaux venus, ce qui n'était plus le cas au Saguenay, sachant que la plupart des lots situés à proximité des grandes voies de transport étaient déjà occupées.

Le faible taux d'urbanisation pour 1901, 1911 et 1921, qui évolue de 11% à 24,6%, confirme le caractère résolument rural du Lac-Saint-Jean, tandis que la population de la région voisine s'urbanise année après année, passant de 38% à 62%. L'avènement du chemin de fer contribua à accentuer la spécialisation de chacun de ces territoires et des capitales régionales, principalement en raison des caractéristiques géographiques qui leurs sont immanentes. Chicoutimi se vit confirmer dans son rôle de capitale industrielle et de centre décisionnel du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ainsi que comme point d'expédition du bois coupé dans les forêts de l'arrière-pays. Très tôt, la municipalité se fit conférer le rôle de pôle régional de service en considération de l'importance de sa population, de sa position géographique sur le territoire qui lui donne un accès direct à la rivière Saguenay, ainsi qu'à la présence d'usines de transformation, comme les moulins à scie et les pulperies, propriétés des industriels Peter McLeod et William Price qui tirèrent profit des richesses forestières et hydrauliques de la région.

Quant à Roberval, la présence des installations terminales du Québec et du Lac St-Jean, agglomérée à plusieurs facteurs géographiques, appuyèrent son choix comme ville-seuil pour le trafic interrégional des passagers et des marchandises. Ce rôle stratégique lui donna une puissante impulsion qui en fit un centre d'importance, sachant que les industries (p. ex. laiteries) exportant leurs productions vers la capitale, la métropole et à l'extérieur du pays, s'implantèrent à proximité de leurs sources d'approvisionnement et du chemin de fer. Cette localisation stratégique permettait de réduire les coûts de transport, tout en préservant la fraîcheur d'un produit périssable comme le lait et ses dérivés. Après avoir connu plusieurs années de stagnation, l'arrivée des premiers convois ferroviaires modifia radicalement le visage de la municipalité ainsi que son activité économique. La ville particulièrement avantagée servit de porte d'entrée pour les colons accédant à la région.

Le site de Roberval détient à son actif plusieurs éléments qui expliquent sa croissance et sa désignation comme point terminal. Le village est installé à proximité du lac Saint-Jean qui lui donne accès à un gigantesque éventail de marchés commerciaux pour ses industries. A cet avantage stratégique, il faut ajouter les ressources naturelles que renferment le territoire environnant et qui contribua à son essor. Les immenses forêts ont concouru à développer toute une industrie, comme les scieries et les moulins à bois, dont certains étaient la propriété de Benjamin-Alexandre Scott, cousin de James Scott un des administrateurs influents du QLSJ ou de James Ross, président de l'entreprise ferroviaire. Un autre facteur de développement fut la possibilité pour les Robervalois de s'approvisionner en denrées alimentaires, disposant de grands espaces pouvant être cultivés autour de leur municipalité et qui constituaient de bonnes terres fertiles au relief peu ondulé.

> Le rôle d'évaluation de 1887 nous permet d'avoir une idée plus exacte du village, tel que le trouveront les entrepreneurs du chemin de fer en instance de terminus. On y compte 12 marchands [...]. Bon nombre d'artisans et gens de métiers gravitent autour d'eux: 3 charrons, 3 cordonniers, 5 forgerons, 8 menuisiers, 2 maçons, 1 sellier, 1 meunier, 1 mécanicien, 2 boulangers, 1 tanneur [...], 1 ferblantier [...], 1 fromager [...], 5 aubergistes, 5 charretiers et 1 agent des terres indiquent déjà beaucoup de passants. 2 médecins, 2 notaires, 1 ingénieur, 1 garde-forestier, 1 arpenteur... et 2 rentiers. (28)

A sa vocation agricole traditionnelle, s'ajoutèrent des fonctions religieuses, commerciales et industrielles. Des communautés ecclésiastiques, comme les Soeurs Ursulines, les Frères Maristes et les Clercs de Saint-Viateur, vinrent établir dans le village des institutions

---

(28) Ibid., p. 102.

d'enseignement afin d'assurer l'éducation des enfants de colons et animer la vie religieuse de la région.

Les commerces, hôtels et restaurants firent fortune, des milliers de gens s'y arrêtant pour faire des achats. En 1898, la fonction touristique de la région fut stimulée par la construction d'un hôtel, propriété de la compagnie de chemin de fer qui offrait à ses voyageurs venus de la Vieille Capitale, un gîte confortable et agréable. En peu de temps, le village devient un centre de villégiature réputé non seulement au Québec, mais également à travers le monde, résultat d'une vaste campagne de publicité conduite par l'entreprise ferroviaire, afin de rentabiliser l'opération de son chemin de fer [(29)]. Pour les riches vacanciers venus d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Océanie et d'Asie, l'entreprise offrait également des croisières sur les eaux du majestueux lac Saint-Jean ainsi que des excursions de pêche à la ouananiche. Malheureusement, l'année de son dixième anniversaire le luxueux hôtel fut entièrement rasé par le feu mettant un point final à la courte mais lucrative vocation internationale du village jeannois [(30)].

Malgré l'importance qu'eut cette brève mais prospère vocation récréo-touristique, c'est l'arrivée des colons qui donna le coup d'envoi au processus d'aménagement du territoire, stimulant l'économie régionale. En quelques années, les nouveaux arrivants acquirent du gouvernement des milliers d'hectares de terres publiques dans le dessein d'établir leur famille et d'y pratiquer la culture, l'élevage et la coupe forestière sur les vastes contrées vierges ceinturant le lac Saint-Jean. Quant aux propriétaires de commerces, d'hôtels et de restaurants, ils firent des affaires d'or, par le marché créé par ce boom démographique qui déferla jusqu'au début du XX[e] siècle.

A Roberval, la construction puis l'ouverture du chemin de fer contribua à aménager le territoire suivant les nouvelles exigences du développement engendré par l'avènement de la voie ferrée. En quelques années, le rôle marginal joué jusque-là dans la hiérarchie des échanges interrégionaux se modifia, la municipalité étant devenue le point de convergence et la capitale du Lac-Saint-Jean. Les magasins et les entreprises de services tendent à suivre les mouvements de population; c'est pourquoi plusieurs établissements se localisèrent à Roberval avec l'ambition de desservir la région.

---

(29) Ibid., p. 196.

(30) ASSOCIATION TOURISTIQUE DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN-CHIBOUGAMAU (1988) Guide touristique: Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau. p. 24.

La municipalité fut confrontée aux problèmes inhérents à la croissance urbaine, ce qui l'amena rapidement à aménager son territoire dans le dessein de l'adapter aux exigences de la vie moderne. Elle dut se doter d'équipements et d'infrastructures dignes de son essor urbain. Au fil des ans, le Conseil municipal vota des crédits pour la construction de trottoirs, de rues, ainsi que d'un aqueduc.

> Cahin-caha, le village du terminus s'améliorait. En 1890, c'est une clôture à la rue Sainte-Angèle, et en 1891 un trottoir. La même année, c'est la rue Paradis se substituant au chemin vague qui prenait chez Leufroid Paradis. En 1892, on régularise la rue Marcoux, découpée sur le terrain d'Alphonse Marcoux. En 1893, un trottoir mène au bureau de poste de Joseph Dumais, rue Notre-Dame, et on redresse la rue Saint-Joseph, dans la partie sud. En 1895, on divise le village en quatre arrondissements de voirie, au lieu de deux, et on engage deux constables [...]. En 1898-99, c'est l'aqueduc métallique, et en 1900, un premier corps de pompiers. (31)

Ce processus ne s'est pas déroulé avec facilité et sans ambition. Les Jeannois ayant perçu rapidement le lien existant entre le rail et la mise en valeur des caractéristiques de leur village, c'est au prix de querelles politiques entre les membres du clergé et des citoyens de Métabetchouan, Saint-Jérôme et Roberval que cette dernière devint le centre de convergence des échanges entre Québec et le Lac-Saint-Jean.

> All the evidence points to the fact that the clergy engaged their full influence, bargaining power, and enthousiasm in each new railway project - sometimes, undoubtedly, in paralysingly parochial spirit to win for their own parishes benefits that would probably have otherwise gone elsewhere, but more often for the projects that benefited the whole region or diocese. (32)

Ce démarchage intensif mené par la population, ainsi que par l'entremise de ses représentants ecclésiastiques et politiques auprès de la compagnie ferroviaire, de même que des membres de l'Assemblée législative, permet de constater que la localisation d'un point terminal comme celui-ci revêtait une importance primordiale pour une communauté ayant l'ambition de s'assurer d'une puissance géopolitique qui lui offrirait prospérité et pouvoir sur son hinterland. Avec le train, ils aspirent pour leur village à un rôle de porte d'entrée et de sortie pour le commerce interrégional.

La lutte menée par les Robervalois ne fut pas vaine, sachant les effets bénéfiques qu'eut l'inauguration du Québec et du Lac-St-Jean sur la croissance démographique du territoire. En

---

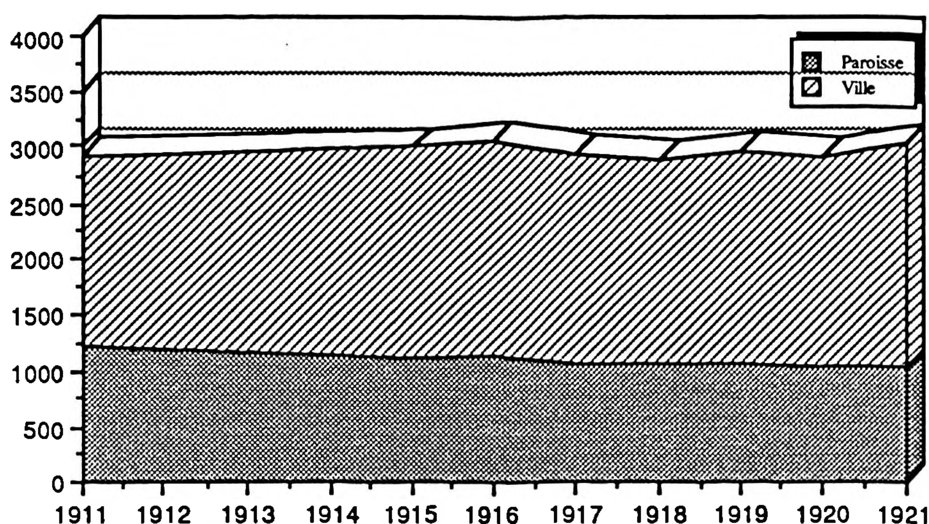
(31) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 124.

(32) RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). p. 125.

1871, la population de Roberval s'établissait à 2 467 personnes. Vingt ans plus tard, elle n'était plus que de 1 823 habitants, ce qui constituait une baisse dramatique de 26,1%, imputable à la stagnation d'une économie sans débouchés commerciaux. Entre 1891 et 1901, l'essor apporté par le rail est prodigieux. En dix ans la population augmenta de 42,2% pour se situer à 2 593 en 1901. Au cours des deux premières décennies du XXe siècle, la tendance déjà amorcée se poursuivit mais d'une manière moins intensive, alors que la poussée démographique fut de moindre envergure (24,9% et 12,3%).

Toutefois, ces chiffres étant une compilation agglomérée de la population du grand Roberval, ils cachent une réalité. Pour la dernière décennie étudiée, la ville et le village de Roberval connurent une croissance démographique presque nulle. La population de la paroisse et de la ville de Roberval augmenta de moins d'un pour cent entre 1911 et 1921, tandis que certaines années comme en 1917, 1918 et 1920, elle vécut même une décroissance (figure 18.10).

Figure 18.10: ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE ROBERVAL, 1911-1921



Source: VIEN, Rossel (1955) Histoire de Roberval: Coeur du Lac-Saint-Jean. p. 308.

Ces données constituent le reflet d'un malaise socio-économique et de bouleversements géopolitiques qui affectèrent sérieusement l'essor jadis glorieux du point terminal. La croissance de Roberval s'essouffla au début du XXe siècle, alors que la vague de colonisation qui avait déferlé depuis la décennie 1870 se tarit, concurrencée ardemment par l'Abitibi-Témiscamingue, nouvelle terre de prédilection des missionnaires-colonisateurs. Durant les années 1910, la fermeture de plusieurs industries créatrices d'emplois et le prolongement du chemin de fer vers

Saint-Félicien, ébranlèrent l'économie robervaloise qui perdit son statut de ville-seuil. Désormais, la municipalité ne constituait sur le tronçon Québec-Saint-Félicien qu'un lieu d'arrêt parmi tant d'autres. Dès lors, elle se vit condamner à la stagnation démographique et économique.

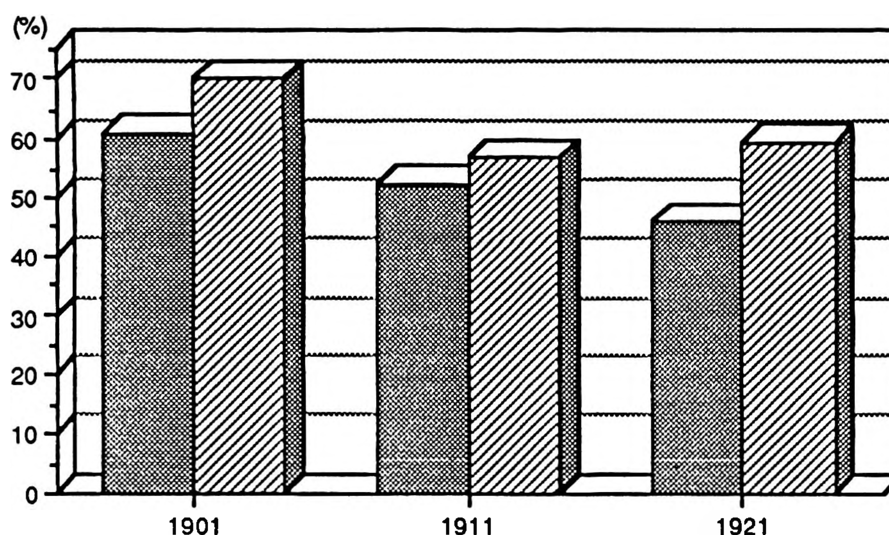
Le développement de Roberval fut l'oeuvre de quelques promoteurs dynamiques, tels Horace Beemer et James Scott. Ils emportèrent avec leur retraite ou avec leur décès, le succès qui avait concouru à la croissance de la ville. La vente du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean au Canadien-Nord, propriété d'intérêts étrangers, n'ayant que peu de déférence pour la région, fut un des éléments majeurs qui contribua à ce déclin. En quelques années, le chemin de fer avait provoqué et défait la fragile prospérité de Roberval, davantage fondée sur une savante propagande idéologique développée par le clergé, pour contrer l'immigration vers les États-Unis que par souci de mettre en valeur un potentiel digne de concurrencer les produits agricoles de régions bénéficiant d'un rapport coûts/transports inférieur aux zones excentriques du Lac-Saint-Jean, confrontées à des frais de manutention élevés.

Par ailleurs, tout comme Roberval, la municipalité de Chicoutimi servait de point d'approvisionnement, où les habitants de la région pouvaient s'y procurer les biens manufacturés venus des centres industriels nord-américains (p. ex. machinerie agricole). Pour le Saguenay et avec quelques années de retard, elle joua un rôle à peu près identique à sa consoeur située plus à l'ouest. Dans une moindre mesure, Hébertville-Station, localisée à mi-chemin entre ces deux pôles de développement, joua pour la partie centrale une fonction similaire en assurant les échanges de transit.

L'agriculture faisait maintenant place à l'industrialisation dans le discours gouvernemental. Le Haut-Saguenay, particulièrement bien pourvu de ressources hydrauliques, attira des investisseurs étrangers désireux d'exploiter ces richesses, dont ils pouvaient tirer de l'électricité, aux fins de leurs besoins industriels. Dans le comté du Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'arrivée du chemin de fer a contribué à la dispersion de la population sur le territoire plutôt qu'à sa concentration dans un rayon de 15 km de la voie ferrée (figure 18.11). Au Lac-Saint-Jean, le poids démographique des municipalités situées à proximité du chemin de fer n'a cessé de diminuer passant de 60,7% au recensement de 1901 à 52,6% en 1911 et à 46% dix ans plus tard. Un phénomène semblable a été identifié au Saguenay alors que, pour les mêmes périodes, cette part a constamment regressé, sauf en 1921, variant de 70,1%, 56,9% et 59,5%. Ce mouvement est attribuable principalement au rôle fondamental de soutien qui fut octroyé aux

chemins de colonisation dans l'aménagement du territoire. Ces infrastructures structuraient l'ouverture des terres pionnières trouées de part et d'autre de la voie ferrée.

Figure 18.11: POIDS DÉMOGRAPHIQUE DES MUNICIPALITÉS SITUÉES HORS DU RAYON DE 15 KM, 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

Les municipalités situées hors du rayon de 15 km correspondent aux zones situées à l'extérieur des régions ombrées identifiées sur la figure 18.9

Pour le comté de Portneuf, un mouvement inverse est relevé. A partir du recensement de 1891 alors que le chemin de fer est opérationnel jusqu'au Lac-Saint-Jean, la population a eu tendance à se polariser dans un rayon de 15 kilomètres de la voie. Dès lors, 19,5% des habitants du comté résidaient à l'intérieur de cet espace, tandis qu'en 1901 ils étaient 25,6% à le faire, puis 33,1% en 1911 et 27,5% en 1921. Vieux comté agricole du Québec dont la croissance démographique est largement inférieure à la moyenne québécoise, Portneuf en trente ans verra plus du tiers de sa population s'agglomérer dans la zone d'influence de la voie ferrée. C'est un indicateur précurseur de l'urbanisation progressive de la région qui entre 1911 et 1921 passa de 5,4% à 34,8%.

Ce phénomène est une manifestation de la stagnation de la colonisation au profit d'industries de première et de seconde transformation des produits de la forêt et de l'agriculture, tels les moulins de pâtes et papier et les fromageries, pour ne nommer que ceux-ci qui prirent de l'importance dans les Basses-terres du Saint-Laurent. De plus, l'étendue de ce territoire étant restreint (17 412 km^2), ce facteur géographique favorisait naturellement une concentration de la population autour de cet axe structurant, comparativement au Saguenay-Lac-Saint-Jean (103 901 km^2), où l'immensité de la région diluait le taux d'agglomération autour du chemin de fer au fur et à mesure que l'oekoumène s'en éloignait.

Le chemin de fer et la structuration du réseau routier

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le chemin de fer fut un instrument qui permit le désenclavement d'une région par rapport à son avant-pays plutôt que de favoriser directement l'aménagement extensif des terres pionnières de l'intérieur. L'étude du réseau routier régional démontre sans ambiguïté que, dans les zones de colonisation, la présence du rail fut un puissant outil ayant contribué à sa structuration dans l'espace (figure 18.12). Peu rentable, la construction de voies ferrées dans les secteurs faiblement densifiés fut supplée par des chemins de colonisation qui permettaient un accès moins coûteux aux lots de colonisation, tout en permettant une flexibilité de desserte que ne détenait pas le chemin de fer. Comme le souligne Wolfe:

> Roads are inherently better adapted to performing an area-filling function than are the more expensive railways, and they perform this function most effectively on a relatively homogeneous agricultural plain. (33)

Entre 1880 et 1920, le gouvernement du Québec consacra dans la région 6,9% des fonds nationaux accordés aux chemins de colonisation. Au Saguenay, il a investi 147 646,51$ alors que 536 026,42$ furent consacrés au Lac-Saint-Jean, tandis que le comté de Portneuf se vit gratifier de 102 315,02$ (34). L'ouverture de centaines de kilomètres de routes sur le territoire étudié rendit inutile la construction d'embranchements dispendieux tant réclamés par les agriculteurs des zones non servies par le chemin de fer. Ces communautés isolées, localisées principalement à l'ouest et au nord du Lac-Saint-Jean, furent intégrées progressivement au réseau de chemin de colonisation régional, ce qui leur permettait d'accéder aux points terminaux du Québec et du Lac-St-Jean afin d'expédier leur production vers les marchés.

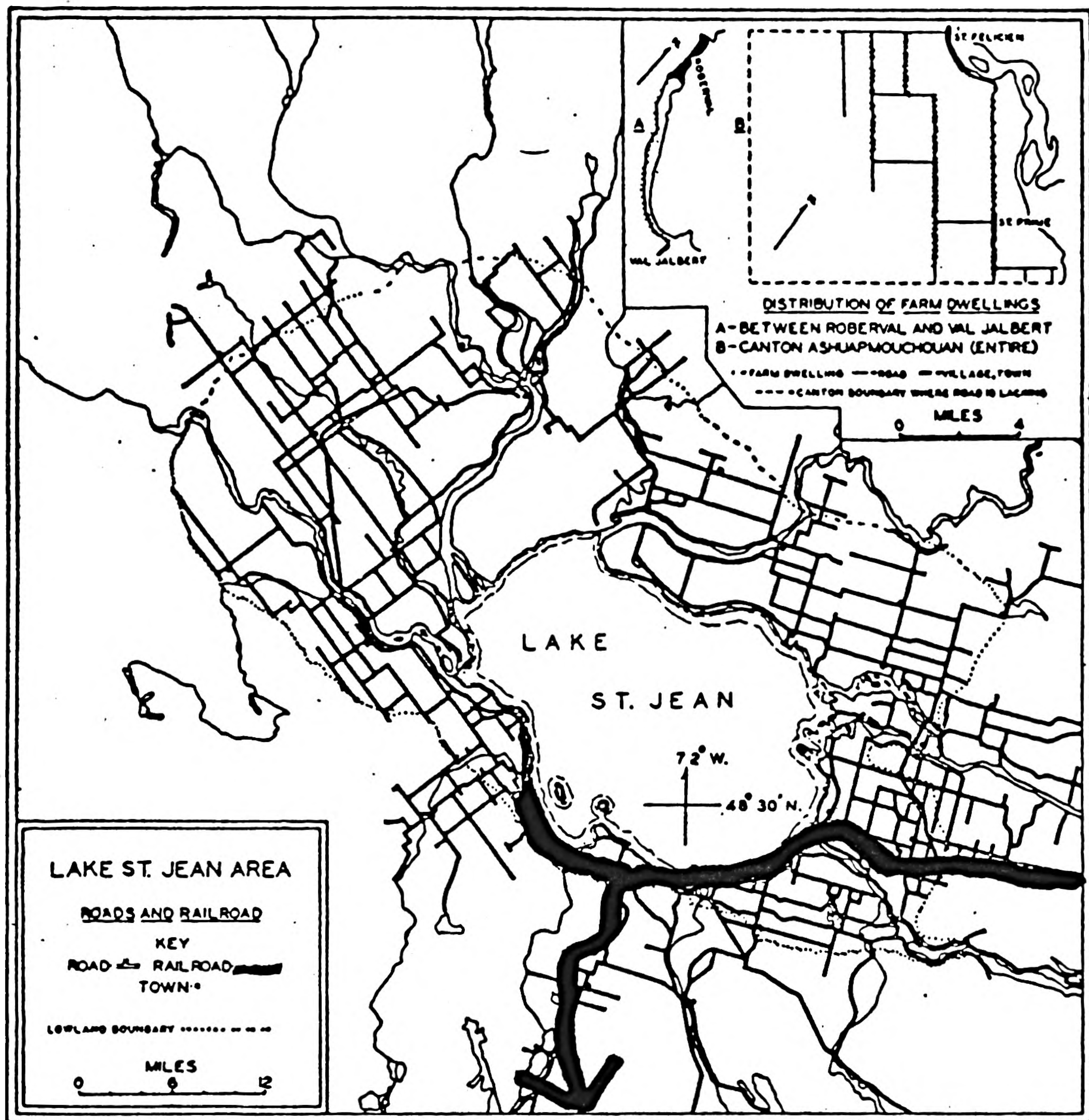
Symboliquement ces deux types d'infrastructures reflètent la rencontre de deux aspects de la vie économique québécoise de plus en plus en compétition, l'une traditionnelle en perte de vitesse axée sur l'agriculture et l'exploitation forestière, organisée autour de routes qui appuient l'aménagement du territoire, l'autre tablant sur le chemin de fer qui contribue au même objectif géographique que le chemin de colonisation, mais qui permet de briser l'isolement régional tout en donnant un essor économique commandé de l'extérieur.

---

(33) WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. p. 184.

(34) QUÉBEC. Secrétariat de la province (1922) Annuaire statistique de Québec 1921. p. 112.

Figure 18.12: GEOGRAPHIE FERROVIAIRE ET ROUTIERE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN (DÉBUT DU XXe SIECLE)



Source: GLENDINNING, Robert (1935) The Lake St. Jean Lowland Province of Québec. p. 328.

En raison de ses caractéristiques, le rail concourt à puiser dans les ressources naturelles régionales en vue d'appuyer le développement industriel des grands centres urbains, tout en intégrant l'arrière-pays au circuit des échanges commerciaux d'abord québécois, pour les produits agricoles et internationaux pour le bois ainsi que pour l'aluminium. Ce mouvement d'intégration au continent nord-américain sera renforcé avec l'avènement de l'Alcan au cours de la décennie 1920.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean desservait principalement les municipalités où se retrouvaient des usines de transformation primaire qui lui permettaient d'assurer un trafic de masse compatible avec les exigences de ce mode de transport. Cet aspect économique, pris en considération tant chez les gouvernants que chez les administrateurs de la compagnie, explique pourquoi cette infrastructure est toujours demeurée un moyen d'accès qui se limita géographiquement aux grands pôles commerciaux et industriels du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en opposition avec une mission plus colonisatrice qui aurait permis de relier l'ensemble des colonies établies dans la région. A ce sujet, Séguin (1977) souligne le rôle prépondérant du chemin de fer et des intentions investies par ses promoteurs:

> La construction du chemin de fer Québec-Lac Saint-Jean représente à coup sûr le plus gros effort pour articuler la nouvelle région agro-forestière à la capitale québécoise. L'aventure évoque sous certains aspects le stéréotype américain de l'expansion vers l'ouest par le rail. Par son conseil d'administration, la compagnie de chemin de fer avait des accointances parmi les hommes politiques et les représentants de grandes maisons de commerce et d'importantes institutions financières. La compagnie se trouvait liée aussi au commerce du bois scié et au mouvement de la conquête du sol de la région. Elle faisait en somme la synthèse des principaux agents de domination et de dépendance de la société agro-forestière saguenayenne. Le tandem Scott-Beemer reposait directement sur l'alliance du rail et du bois. (35)

Le chemin de fer constituant un réseau de base pour la région, les routes étaient appelées à canaliser le trafic intrarégional destiné à l'extérieur du territoire. Cela n'étonne guère, sachant que les initiateurs et les actionnaires du Québec et du Lac St-Jean étaient la bourgeoisie de la Vieille Capitale qui avait tout intérêt à orienter la configuration spatiale du chemin de fer suivant leurs besoins et aspirations économiques, plutôt qu'en fonction de la colonisation qui ne constituait qu'un trompe-l'oeil idéologique. Cette tactique, fort populaire à l'époque, permettait d'obtenir plus facilement la bénédiction du clergé et l'appui financier des gouvernements pour la concrétisation de ces projets d'envergure.

---

(35) SÉGUIN, Normand (1977) La Conquête du sol au 19e siècle. p. 59.

> Politicians, businessmen, and churchmen all had their role in the coming of the railroads, the latter, like others, using their powerful influence with the first two groups.
>
> The normal pattern seems to have been that the secretary of the railway company, the Scotch Protestant, J.G. Scott, kept the bishops fully briefed on all the projects and progress of his company and suggested to them when and from whom to demand subsidies for the region's railways. For example, we find Scott writing to Mgr Racine in May 1887, recalling the company's promise to him to construct the railway as far as the Métabetchouan at the same time as the line to Roberval and asking him to "bien prêter le concours de votre influence à Ottawa." Scott, it seems, had good reason to believe in the weightiness of Mgr Racine's intervention with the federal politicians [...]. (36)

Alors que la colonisation et l'agriculture étaient soutenues par l'Église pour des principes idéologiques et, dans une moindre mesure, par le gouvernement qui appuyait ce mouvement plus par opportunisme que par conviction, les entreprises privées s'intéressaient davantage au potentiel forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, bassin qui leur permet d'approvisionner les marchés en expansion de l'Europe et de l'Amérique du Nord. La colonisation ne constituait guère un obstacle à leurs ambitions, d'autant plus qu'elle leur fournissait une source de main-d'oeuvre non négligeable et permanente. Pour ces considérations, la colonisation constituait un prétexte pour mieux justifier leur présence sur le territoire, en lui octroyant une valeur sociale et philanthropique.

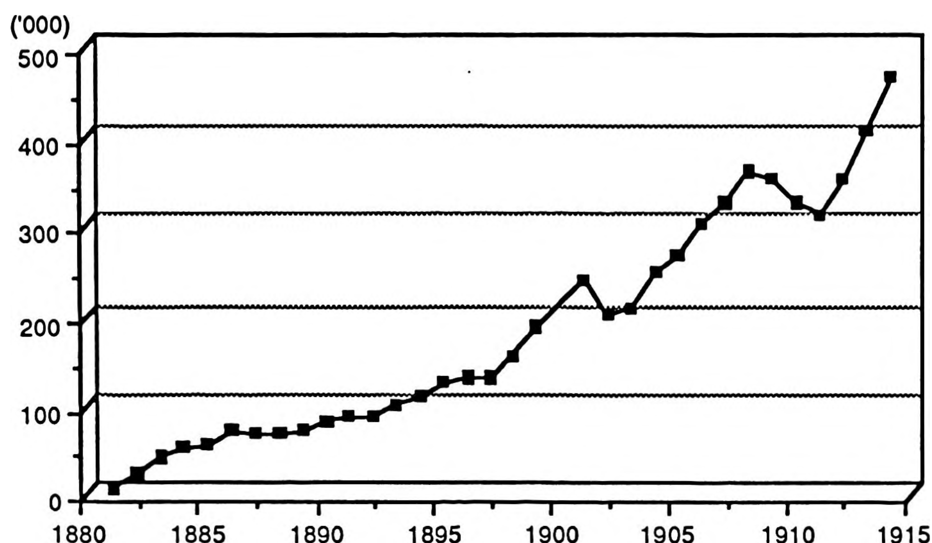
Le trafic des passagers et des marchandises

Un autre indicateur permet de jauger l'importance prise par cette terre pionnière dans le coeur des Québécois. Les données sur les voyageurs transportés démontrent qu'entre 1891 et 1901, leur nombre a cru de 174% passant de 87 068 à 238 727, ainsi que de 30,7% entre 1901 et 1911, alors que ce chiffre se situait à 311 900 à la fin de cette dernière décennie (figure 18.13). Il est donc logique d'établir une corrélation entre l'avènement du transport sur rail et la croissance démographique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, sachant que ce moyen offrait aux colons un meilleur accès à un territoire jadis isolé physiquement des zones populeuses de l'État québécois.

---

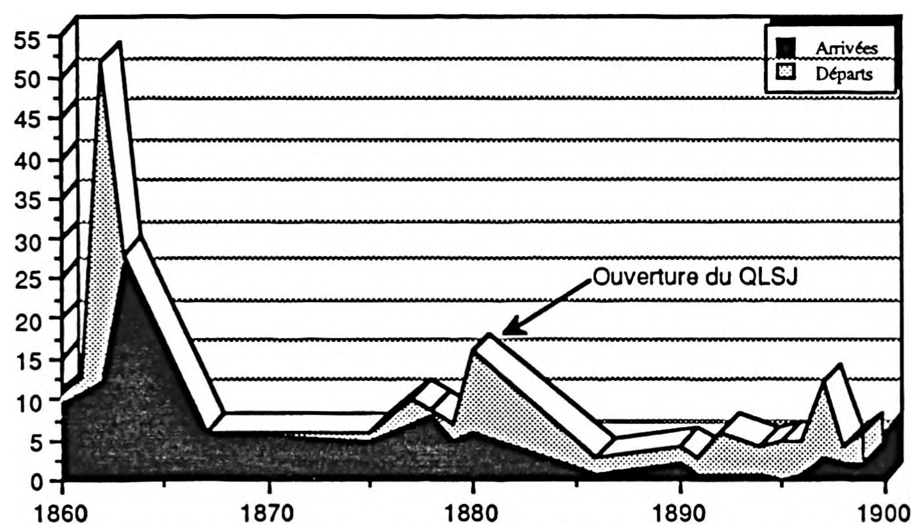
(36) RYAN, William (1966) Op.cit. pp. 125 et 128.

Figure 18.13: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS (QLSJ), 1881-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada

Figure 18.14: MOUVEMENTS MIGRATOIRES A HÉBERTVILLE, 1859-1900



Source: SÉGUIN, Normand (1977) La conquête du sol au 19e siècle. pp. 160-161.

Toutefois, ces statistiques ne permettent pas d'analyser les flux d'entrée et de sortie des voyageurs, de même que leur point d'origine et de destination (Annexe V). Dans son étude sur Hébertville, Normand Séguin grâce à la compilation des rapports démographiques rédigés entre 1859 et 1900 par les curés de cette paroisse, fournit des données très intéressantes sur ces mouvements qui sont modifiés par l'avènement du chemin de fer (figure 18.14) (37). Même si

(37) Ibid., pp. 160-163.

elles ne constituent pas l'illustration d'un mouvement de masse pouvant être extrapolé à l'ensemble du territoire, elle dénote une certaine tendance que le QLSJ a secondé.

Le cas hébertvillois démontre, que dès les années 1890, les bassins de population qui fournissaient traditionnellement et antérieurement à l'ouverture du rail la grande majorité des colonisateurs, ne se limitaient plus aux régions périphériques au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Désormais, ils s'étendaient géographiquement jusqu'aux États-Unis et même en Europe.

> [...] les transports régionaux ont modifié la géométrie des mouvements de population. Avant l'avènement du chemin de fer, Hébertville s'alimentait à ses sources primitives: la rive-sud du Saint-Laurent (27 familles en 1863) et le Haut-Saguenay surtout. A partir de 1890, on peut constater un élargissement brusque des lieux de provenance en particulier du côté des États-Unis. (38)

Bien qu'il constituait un canal d'entrée aux terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le chemin de fer fut également une voie de sortie donnant facilement accès aux États-Unis. C'est un mouvement moins perceptible qui n'a que peu retenu l'attention des historiens mais qui a néanmoins existé à la lumière de ces statistiques. Nonobstant que le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ait favorisé une réorientation de la mobilité intérieure du peuple québécois à se diriger vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean à la quête de nouveaux horizons, la figure 18.14 démontre clairement que le rail appuya aussi d'une façon non négligeable l'exode de plusieurs personnes vers les États-Unis. Ces familles et ces citoyens, arrivés depuis quelques années au Saguenay-Lac-Saint-Jean dans l'espoir d'y améliorer leur sort pitoyable, se voyaient confronter à la dure réalité de la vie des pays de colonisation que la propagande religieuse et gouvernementale magnifiait.

Le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean servit non seulement à étendre l'espace géo-économique d'exportation de la région en lui offrant un moyen de transport lui permettant d'expédier rapidement et à faibles coûts les productions agricoles et forestières du territoire vers les marchés urbains, mais également comme puissant instrument de peuplement. La compagnie ferroviaire se faisait un devoir de transporter gracieusement les nouveaux colons jusqu'au lot que leur avait concédé le gouvernement. Avec la collaboration de la Société de colonisation et de rapatriement du Lac-Saint-Jean, elle entreprit même d'aller aux États-Unis afin de rapatrier des centaines de citoyens québécois et en Europe pour sélectionner des candidats qui peupleraient les terres du Lac-Saint-Jean.

---

(38) Ibid., p. 162.

> La compagnie de chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean offre de transporter gratuitement, sur tout le parcours de son réseau, tous les colons de bonne foi avec leurs familles ainsi que les effets de ménage d'un poids n'excédant pas 300 livres pour chaque personne adulte, et 150 livres pour chaque enfant. Les taux pour le surplus étant de 9 centins par 100 livres, mais pas au delà du chargement d'un wagon par familles, soit 20,000 livres.
>
> Les colons de bonne foi qui désirent aller d'abord examiner les terres obtiendront un demi-passage de Québec au Lac Saint-Jean, et retour pour $3.35 par personne.
>
> Pour bénéficier de ces tarifs, il suffit de s'adresser à M. L.-E. Carufel, 82 rue Saint-Antoine, Montréal; au Ministère des la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, à Québec; ou encore aux bureaux de la Compagnie à Québec. (39)

Derrière ce geste patriotique qui contribuait ardemment à *la grande mission colonisatrice octroyée au peuple canadien-français*, les administrateurs de la compagnie avaient compris que plus le bassin de population serait important dans les territoires desservis, plus grand serait l'achalandage sur le chemin de fer, tant en ce qui touche à la quantité de fret transporté qu'au nombre de passagers transitant annuellement. Cette augmentation de la circulation aurait pour effet de diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise, de rentabiliser ses opérations et de bonifier les dividendes versés aux actionnaires.

L'analyse des données financières du QLSJ démontre la véracité de cette bienveillance. En 1911, les coûts de construction du chemin de fer étaient évalués à 12 723 800 M$ (40). Les dirigeants de la compagnie se firent un devoir d'amortir le plus rapidement ces frais.

Au chapitre des recettes, le chemin de fer a toujours généré des profits. Toutefois, ce bilan financier positif n'est que la conséquence des subsides directs et indirects apportés par les gouvernements, sans quoi l'entreprise serait constamment déficitaire. Entre 1881 et 1914, la compagnie a réussi à maintenir une marge bénéficiaire variant entre 3% et 65% (ou 0,03$ et 0,65$ par dollar de recettes). En analysant les données financières du QLSJ, il appert que les recettes d'exploitation et, dans une moindre mesure les frais d'exploitation sont à l'origine des variations du rapport d'exploitation d'où l'intérêt des gestionnaires de maximiser l'augmentation du trafic (Annexe W).

---

(39) PELLAND, Alfred (1911) Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. p.146.

(40) CANADA. Ministère des Chemins de fer et des Canaux (1912) Statistiques des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1911.

L'affectation agricole des terres

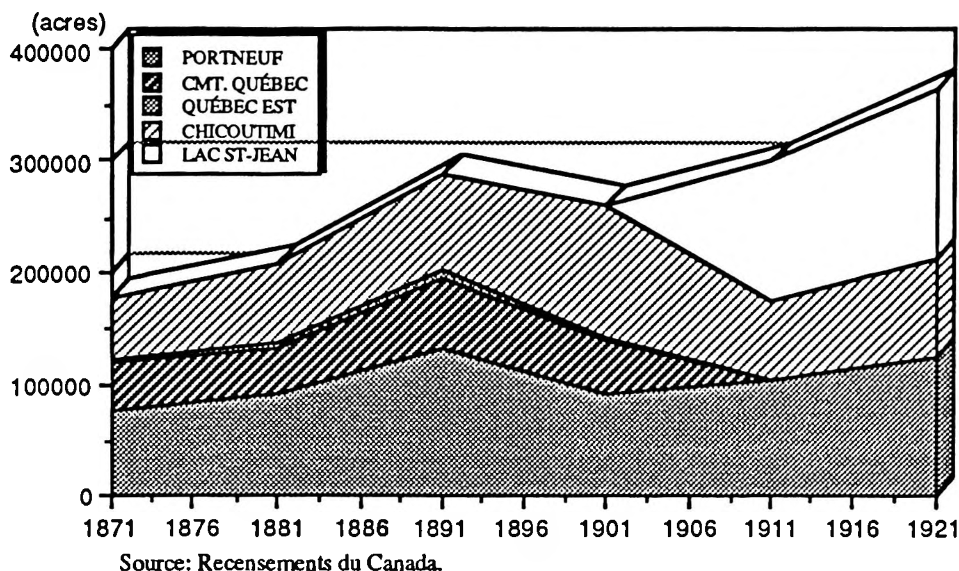
Une tendance similaire à l'évolution démographique est perceptible quant à l'affectation des terres dont la vocation agricole se confirme d'un recensement à un autre (Annexe P et figure 18.15). Pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la croissance du nombre d'acres de terres occupées (240,3%) surpasse largement la moyenne nationale (56,5%) pour l'ensemble de la phase étudiée (figure 18.16). En 1871, le territoire occupé par des agriculteurs est appréciable; toutefois, la décennie suivante est marquée par une croissance rapide, laquelle se poursuivit jusqu'au début des années 1890. Ce *boom* s'est concentré principalement au cours de la période 1881-1921, intervalle coincidant avec l'ouverture du chemin de fer, alors que plus de la moitié de cette croissance, soit 123,9%, s'est produite. Toutefois, jamais durant ces cinquante années la part des terres cultivées ne dépassa le tiers de l'ensemble des terres occupées, malgré le fait que leur croissance suivit de près le mouvement constaté quant aux terres occupées et améliorées. Dans Portneuf, la tendance observée s'arrima à celle-ci, mais avec une intensité moindre.

Par ailleurs, la part des terres demeurées boisées a toujours été supérieure aux terres améliorées et composa à chacune des époques plus de la moitié de l'ensemble des terres occupées. Ces chiffres arrimés à ceux qui seront présentés dans la prochaine sous-section démontrent l'importance que joua le chemin de fer dans l'essor de l'industrie forestière qui, dotée d'un mode de transport de masse peu coûteux, contribua ardemment au développement économique de la région. La forêt constituait d'ailleurs, durant la longue période hivernale, un débouché pour une main-d'oeuvre délivrée pendant quelques des travaux terriens.

Les données désagrégées de 1911 et 1921 indiquent clairement que près de 65% des terres occupées sont localisées au Lac-Saint-Jean, illustrant que c'est cette région qui bénéficia le plus intensément des effets sur l'aménagement du territoire de l'avènement du chemin de fer. A partir de 1901, cette région assuma la croissance agricole du Saguenay-Lac-Saint-Jean, alors que dans le Haut-Saguenay le processus d'industrialisation était entamé. Tout comme le mouvement observé dans la population qui a eu une inclinaison à se diffuser sur le territoire situé en dehors de la zone d'influence du chemin de fer, un phénomène identique est relevé quant à l'affectation du sol agricole. Alors qu'en 1871 près de 80% des terres occupées étaient localisées dans un rayon de 15 kilomètres entourant la future emprise ferroviaire, dix ans plus tard ce taux n'était plus que de 38,3%. La venue du train modifia de surcroît l'aménagement du territoire autour de la voie. Au recensement de 1881, de l'ensemble des terres occupées, plus de la moitié (55,6% se retrouvaient dans les parages de l'emprise. Au début du XXe siècle, l'extension des chemins de

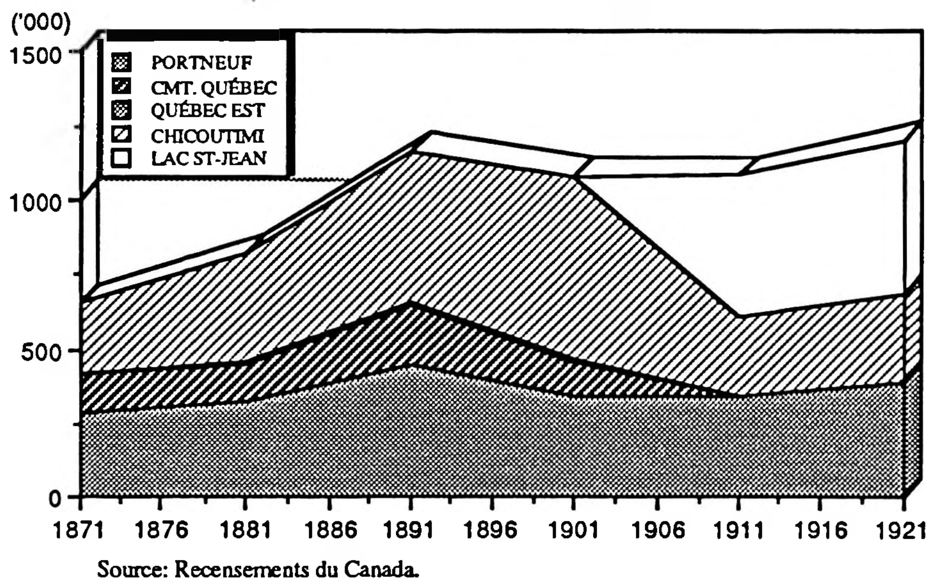
colonisation, qui accompagna la poussée du front pionnier vers le nord-ouest du lac Saint-Jean, entraîna une baisse du pourcentage (-18,9%) du nombre d'acres du domaine occupé situées dans le rayon du QLSJ.

Figure 18.15: ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACRES CONSACRÉS AUX CULTURES, 1871-1921



Source: Recensements du Canada.

Figure 18.16: ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACRES EN TERRES OCCUPÉES, 1871-1921



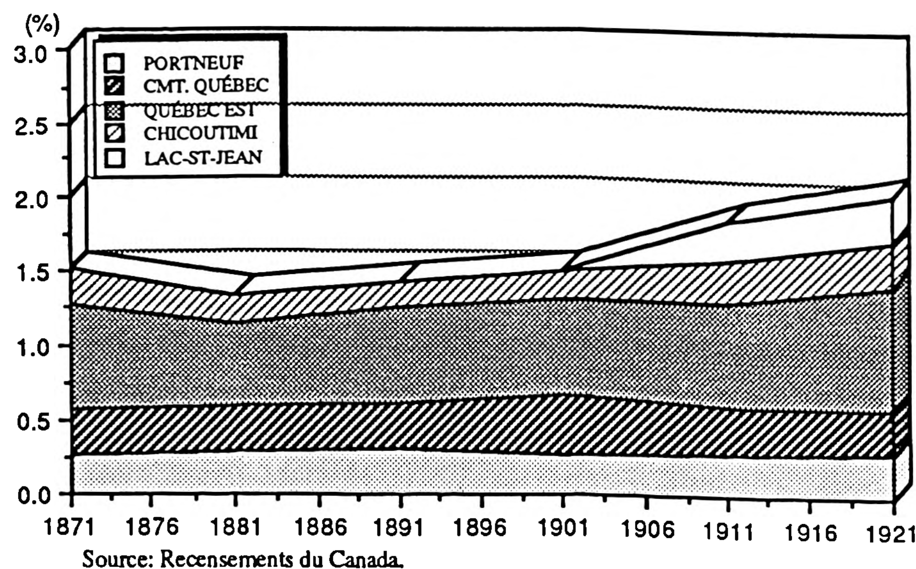
Source: Recensements du Canada.

Dès la décennie 1880, un mouvement intéressant se profila. Au dénombrement publié en 1871, le nombre d'acres cultivés était en proportion inférieure de 11,5% à celui des sols occupés. Cet

écart était la conséquence d'une agriculture en voie de développement où le stage de la colonisation n'était pas encore achevé et d'une industrie forestière qui occupait toujours une place prépondérante dans l'économie régionale. Dix ans plus tard, le virage majeur appréhendé s'amorça rapidement grâce à la mise en service du chemin de fer (figure 18.17), qui permit de renverser le déclin dramatique (-26,8%) de l'affectation des sols en culture, relevé entre 1871 et 1881, imputable à la stagnation de l'agriculture et de la population rurale au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Désormais et jusqu'à la fin de la période étudiée, le ratio du domaine cultivé surpassa la part des sols occupés dans les territoires localisés dans le rayon d'influence de la voie ferrée (15 km). En comparaison avec les terres établies à l'extérieur de cette aire, celles-ci sont davantage vouées à la culture tandis qu'ailleurs les sols sont plutôt laissés à la forêt.

Figure 18.17: PART DES TERRES CULTIVÉES VERSUS LES TERRES OCCUPÉES, 1871-1921



Source: Recensements du Canada.

La nouvelle infrastructure polarisa le développement agricole à ses abords. Plus une terre était éloignée du chemin de fer, plus l'activité forestière avait pour propension d'y prédominer. Sauf en 1921, les premiers effets des routes de colonisation se faisant sentir, la majorité des terres cultivées étaient situées à l'intérieur de la zone de rayonnement de la voie. La direction du mouvement perçu dans le cas des zones en culture constituait une impulsion inverse à celle relevée en ce qui a trait à la population et aux terres occupées qui se diffusaient sur le territoire d'un recensement à un autre. Une explication peut facilement être avancée pour expliquer ce phénomène. Les meilleures terres, celles situées à proximité de la voie, étant occupées,

l'oekoumène continua sa marche vers les limites excentriques du Lac-Saint-Jean, mouvement qui ne fut pas suivi, pour des considérations économiques, par le chemin de fer, malgré le démarchage intensif effectué à cet égard par les agriculteurs. Cela aura pour effet de marginaliser les deux autres variables des terres cultivées, sachant qu'elles se localisent à proximité de la voie.

Pour le comté de Portneuf, le mouvement remarqué est plus instable dans le temps. Malgré le fait que le processus observé est moins accentué que celui ayant prévalu dans sa région soeur. Néanmoins, entre 1881 et 1921, la quantité d'acres occupées par les fermes et celles vouées à la culture a progressé faiblement mais suffisamment pour noter cette tendance perçue avec plus d'intensité au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

18.3 LE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

Pour l'économiste North (1955), le transport est le facteur qui, en Amérique du Nord et dans les pays pionniers, a permis généralement l'adéquation entre la présence d'une richesse naturelle exportable et le désenclavement d'une région.

Le transport sur rail est un instrument qui offre à des groupes sociétaux d'en arriver à certaines fins par la modification et le positionnement de nouvelles relations géo-économiques et politiques susceptibles de renchérir leurs pouvoirs sur un espace. Toutefois, ce moyen ne génère pas le développement par sa seule présence sur un territoire. Pour qu'un chemin de fer soit rentable et efficace, sa construction doit avoir été justifiée par certaines conditions fondamentales préalables. Les chemins de fer miniers du Québec-Labrador en constituent l'exemple par excellence. Ils ont été conçus uniquement pour transporter du minerai fortement en demande en Amérique du Nord, après la Seconde Guerre mondiale. Cette région répondait à une des conditions géographiques fondamentales, soit la disponibilité en quantité abondante du minerai convoité [(41)]. Toutefois, une géomorphologie et un climat mal adapté à l'agriculture, de même qu'aux habitats humains ainsi que l'éloignement des marchés, n'ont pas concouru à l'extension de l'oekoumène aux abords des emprises. L'absence de ces conditions géographiques fondamentales qui sont essentielles au décollage d'une région agricole viable économiquement est responsable de cet état.

---

(41) LECLERC, Richard (1986) L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador.

Au cours de la période 1871-1921, la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean était orientée vers des activités du secteur primaire, tandis qu'à l'aube du XXe siècle, et dans les années subséquentes, le secteur secondaire s'accapara d'une place de plus en plus importante. Au coeur de cette économie, l'agro-forestier occupait une place de choix en raison des richesses naturelles dont était pourvu ce territoire. Ces ressources tirées de la terre constituaient une condition géographique fondamentale propre au territoire. Cependant, l'absence de moyens de transport efficaces retarda leur mise en valeur pendant plusieurs années. Le développement économique régional s'accéléra avec le chemin de fer du Québec et du Lac St-Jean, dont la mise en place privilégia l'introduction de méthodes favorisant la production à grande échelle dans des secteurs qui étaient reconnus traditionnellement pour leur faible productivité. Cela était devenu nécessaire avec la demande croissante en produits agricoles et forestiers. Le rail eut pour conséquence de réorganiser et de vivifier les échanges économiques interrégionaux entre les régions desservies par le QLSJ et l'extérieur, tout en octroyant une plus-value à la production et aux biens-fonds des territoires traversés, satisfaisant ainsi les ambitions des promoteurs ferroviaires.

> The introduction of railways extended the frontier of profitable settlement, production, and economic exchange by reducing transport and transaction costs. Locational economic rents rose in the regions served by rail lines as the returns from *in situ* resource ownership increased. (42)

Le transport sur rail s'avérait particulièrement adapté pour exporter des marchandises vers les grands marchés, sachant que ce mode permet de les déplacer sur de grandes distances dans un temps réduit et tout au long de l'année. Toutefois, les tarifs imposés par le QLSJ étant substantiellement élevés, tandis que la marge de profits sur la vente de matières premières non transformées était réduite, les agriculteurs et les industriels de la région durent se tourner vers des produits expédiés ayant une valeur ajoutée bonifiée en vue de rentabiliser leurs opérations.

Le chemin de fer favorisa la métamorphose de la structure économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il entraîna l'addition, au processus de production primaire ayant prévalu jusqu'à l'apparition de ce mode de transport, des étapes de transformations additionnelles accomplies localement, lesquelles n'existaient que de façon artisanale ou étaient dévolues auparavant aux entreprises de la ville de Québec.

Par exemple, à l'état brut, le blé possède qu'une faible valeur marchande mais, à l'intérieur d'un wagon, il occupe plusieurs mètres carrées, ce qui ne s'avère pas rentable pour l'expéditeur qui

---

(42) ARMSTRONG, Robert (1984) Structure and Change: An Economics History of Quebec. p. 132.

doit payer des tarifs élevés établis en fonction de la superficie occupée. Afin d'annihiler ses pertes et de maximiser son profit, il sera tenté de transformer son blé en farine dans le dessein d'en maximiser les bénéfices qu'il peut en tirer, tout en réduisant l'espace requis au sein d'un wagon. Ceux qui n'effectuèrent pas ce virage en se cantonnant dans la transformation sommaire des ressources du pays virent leurs coûts de production augmenter et furent condamnés à la faillite:

> Un moulin à scie tourne à Saint-Gédéon; le colonel B.A Scott, un des promoteurs du chemin de fer, installe à Roberval, près de l'embouchure de l'Ouiatchouaniche, une grande scierie qui occupe jusqu'à 300 hommes. Mais ces usines étaient beaucoup plus mal placées pour l'exportation que celles du Saguenay; les expéditions par voie ferrée sont très onéreuses; la scierie Scott se ruine et ferme en 1910. [...] La construction de la voie ferrée galvanise pour un temps les activités; mais le chemin de fer, avec ses tarifs, ne pouvait rajeunir efficacement le sciage. C'est alors qu'apparut un nouveau type d'utilisation du bois, la fabrication de la pâte à papier, la pulpe. (43)

Ce constat qui sera analysé dans les prochaines pages, constitue une démonstration indéniable que le chemin de fer a modifié la structure économique traditionnelle du Saguenay-Lac-Saint-Jean en introduisant, dans quelques secteurs, des techniques de production industrielle, lesquelles furent essentielles en vue d'assurer la croissance régionale, qui désormais était liée intimement aux exigences venues de l'extérieur. Toutefois, comme il en fut question antérieurement, ce moyen de transport n'a pas “bâtie” de toute pièce ce développement par sa seule présence. La mise en service d'une telle infrastructure reposait sur certaines conditions fondamentales préalables (p. ex. présence d'un marché externe). A l'opposé, sans service ferroviaire, ces conditions ne pouvaient être valorisées et comblées. Au début du XXe siècle, le Haut-Saguenay par rapport au Lac-Saint-Jean fut favorisé par l'industrialisation parce qu'il détenait des avantages géographiques supérieurs, comme la présence d'un énorme potentiel hydraulique, facteur permettant d'y accueillir plusieurs manufactures grandes consommatrices d'énergie électrique.

Dans cette démarche un ensemble de facteurs géopolitiques, en s'intègrant au cadre systémique, assurent ou annihilent l'éventuel succès d'un chemin de fer (figure 18.18). En tant qu'instrument, le rail constitue la courroie de transmission permettant d'octroyer un essor à un territoire privilégié par l'abondance de facteurs géographiques monnayables sur les marchés

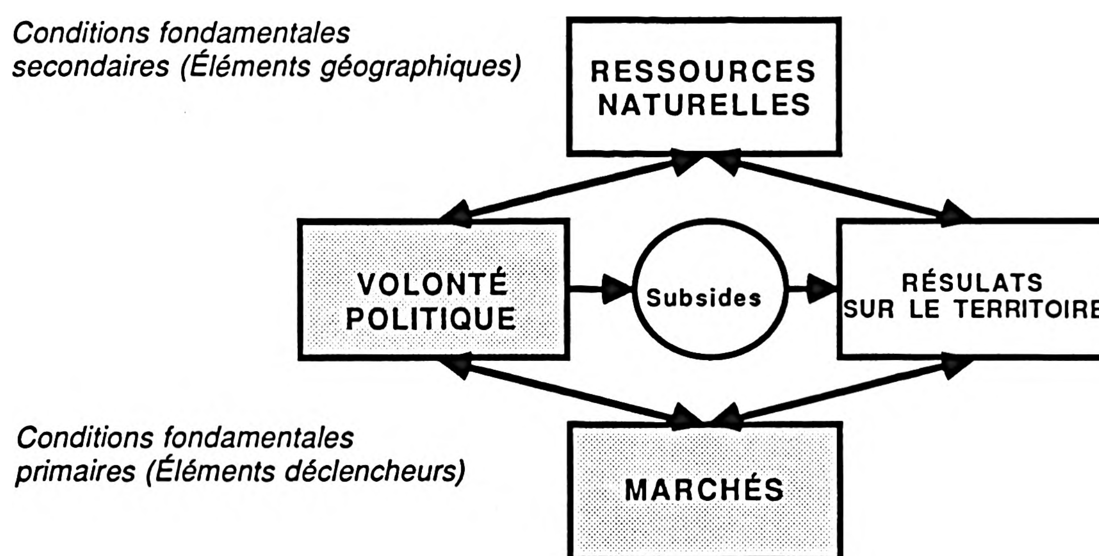
---

(43) BLANCHARD, Raoul (1935) L'est du Canada Français: Province de Québec: Tome Deuxième. pp. 90-91.

nationaux et internationaux, mais où l'isolement constitue un handicap sérieux à l'exploitation de ces ressources.

Dans un premier temps, des conditions géographiques fondamentales, telles que la présence de richesses naturelles ou de facteurs biophysiques favorables, doivent figurer en bonne place, suivant les ambitions investies par les développeurs de territoires. Dans le cas du Québec et du Lac-St-Jean, la colonisation et l'exploitation d'un bassin potentiel immense de production de denrées alimentaires ainsi que de bois étaient leur convoitise. Les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean étaient favorisés par des milliers d'hectares de terres possédant un bon potentiel agricole, ainsi que d'un couvert forestier abondant. Ces avantages stratégiques constituaient des atouts indéniables qui motivèrent les entrepreneurs à construire la voie ferrée translaurentienne.

Figure 18.18: FACTEURS GÉOPOLITIQUES ET IMPLANTATION D'UN CHEMIN DE FER



Toutefois, ces seules conditions ne sont pas garantes du succès d'une telle entreprise. La seule présence de ces facteurs n'est pas suffisante, il faut des éléments décisionnels beaucoup plus puissant. Un élément déclencheur de première importance qui constitue la condition fondamentale primaire doit être présent, c'est-à-dire la détermination politique et sociétale de désenclaver la région et d'y construire un chemin de fer. La mise en valeur des dispositions géographiques inhérentes à un territoire repose sur la volonté des parlementaires québécois et

canadiens qui détiennent les leviers de ce développement. Le Québec et du Lac St-Jean, comme la plupart des petites compagnies ferroviaires nord-américaines de l'époque, ne disposaient pas des ressources financières qui leur auraient permis d'amortir intégralement, par des capitaux privés, les frais de construction de leur infrastructure. L'aide généreuse des gouvernements fut alors ardemment réclamée.

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean profita, à partir de la fin du XIXe siècle, d'une série d'événements issus de l'environnement national et mondial qui façonna son essor et motiva les gouvernants a débloquer les fonds nécessaires pour la concrétisation du projet. Cette conjoncture, alliée à l'apport du chemin de fer, favorisa l'exportation des matières premières dont certaines furent transformées dans la région. Ce dernier processus, surtout perceptible dans l'industrie laitière, fut appuyé par de multiples innovations technologiques qui bouleversèrent les techniques de fabrication jusque-là en usage, concourant ainsi aux nouvelles exigences imposées par le transport sur rail.

L'urbanisation des nations de l'Amérique du Nord et de l'Europe appuya une augmentation de la demande pour des biens agricoles. Le marché mondial étant en expansion, la bourgeoisie québécoise ayant exprimé à de nombreuses reprises sa volonté de participer et de récolter les fruits de ce défi, elle appuya ardemment l'ouverture de ce grenier qui devait concourir à la concrétisation de leurs ambitions géopolitiques et géo-économiques.

L'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean s'étant fondé sur l'agro-forestier, il n'est pas étonnant que c'est autour de ce secteur que gravitera l'étude de cas. L'analyse portera sur six variables principales, lesquelles ont été établies à partir des données tirées des dénombrements décennaux et des statistiques annuelles publiées par le ministère canadien des Chemins de fer et Canaux.

L'affectation du sol: Les cultures

Pour l'ensemble de la période, les agriculteurs jeannois et saguenayens pratiquèrent une agriculture de type mixte, laquelle était de moins en moins orientée vers la rencontre des seuls besoins de subsistance familiale au profit de la satisfaction d'une demande générée par les centres urbains régionaux, nationaux, ainsi que par certains marchés internationaux comme la Grande-Bretagne. Tout en répondant aux attentes locales, les excédents de production de plus en plus fréquents, suite à l'amélioration des techniques agricoles, étaient destinés au circuit commercial. Les terres du Saguenay-Lac-Saint-Jean furent consacrées à la culture des plantes fourragères qui servaient notamment à nourrir le bétail, ainsi qu'aux cultures maraîchères (p. ex.

pommes de terre). Dans un contexte où l'agriculture s'adapta aux mécanismes des prix, fondements du capitalisme, cette activité fit miroiter des revenus intéressants et amena plusieurs colons à s'y intéresser plutôt qu'à dépendre uniquement des chantiers forestiers.

Entre 1881 et 1921, l'ensemble des superficies vouées aux récoltes progressa de façon très rapide au Saguenay-Lac-Saint-Jean tandis que, dans les trois autres comtés, la croissance fut plutôt modérée (Annexe Q et figures 18.19). L'avoine et la pomme de terre s'accommodant des conditions biophysiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il n'est pas étonnant de constater que ce sont ces cultures qui s'y développèrent. L'avoine connut une progression forte dans la région, comparativement aux autres comtés où la tendance enregistrée a été plus faible. De 1891 à 1901, ce mouvement s'est poursuivi mais d'une manière moins fulgurante, alors qu'au cours de la décennie suivante, une chute importante est relevée, laquelle fut suivie par une nouvelle remontée durant la décennie 1920.

Les espaces cultivés consacrés à la pomme de terre furent très stables tout au cours de ces cinquante années, à l'exception de la décennie 1911, où une augmentation notoire est enregistrée. Peu de pommes de terre étant exportées, elles servaient surtout à combler la consommation locale.

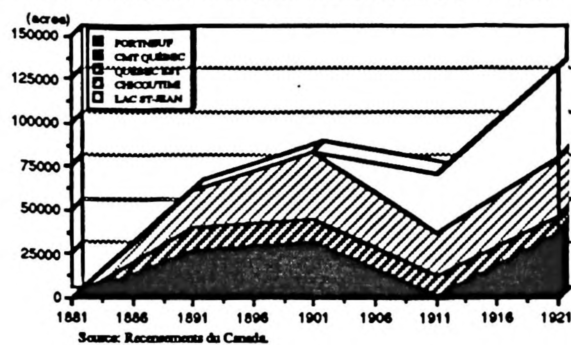
Quant au foin, la situation qui prévaut est très différente. Depuis 1871, une popularité sans cesse grandissante est relevée dans tous les comtés traversés par le rail. Cette croissance coïncidait avec la conversion de l'agriculture vers l'élevage des animaux. La plante fourragère, qui constitue une excellente source alimentaire pour les animaux de la ferme, occupa une superficie de plus en plus importante. Toutefois, l'apport de ces cultures au *produit régional brut,* occupa un rôle de plus en plus secondaire, sachant que l'industrie laitière devenait rapidement la base de l'économie agricole régionale et québécoise. En 1901, 47,9% des fermes produisaient du lait destiné au circuit commercial; ceci démontre les progrès rapides effectués par ce secteur en quelques années.

Cette transformation s'avérait nécessaire sachant que la qualité des sols et le climat handicapaient une saine compétition d'égal à égal avec l'Ouest canadien où le taux de productivité pour la culture du blé était supérieur [44] ou avec les maraîchers des Basses-terres du Saint-Laurent. Ainsi, la concurrence féroce menée par les producteurs céréaliers des Provinces de l'intérieur alliée à une politique tarifaire du QLSJ, mal adaptée aux caractéristiques du blé, contribua au déclin rapide des superficies qui lui étaient consacrées.

---

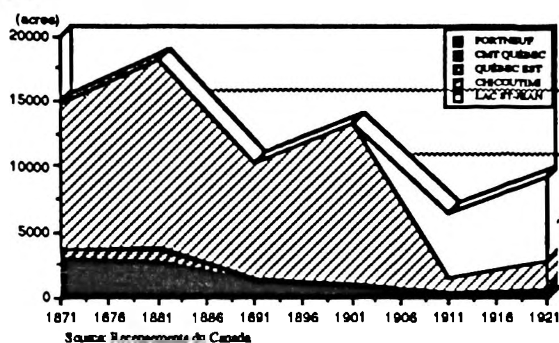
(44) RYAN, William (1966) Op.cit., p. 43.

Figure 18.19a: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (AVOINE), 1881-1921



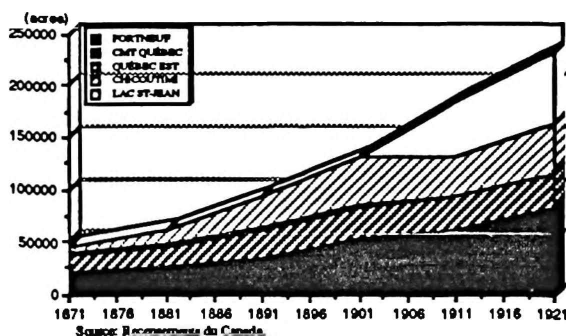
Source: Recensements du Canada.

Figure 18.19b: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (BLÉ), 1871-1921



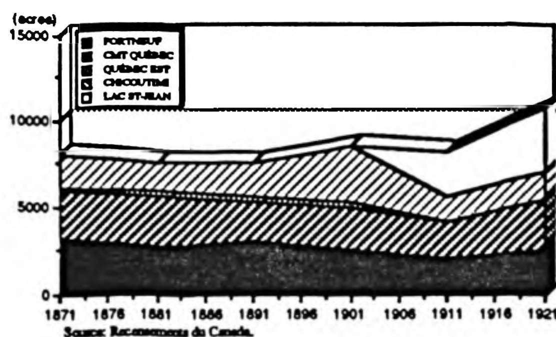
Source: Recensements du Canada.

Figure 18.19c: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (FOIN), 1871-1921



Source: Recensements du Canada.

Figure 18.19d: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX GRANDES CULTURES (PATATES), 1871-1921



Source: Recensements du Canada.

Toutefois, le Saguenay-Lac-Saint-Jean demeura un important producteur de blé par rapport aux autres régions dont la courbe était descendante. Nonobstant, depuis 1881 et malgré les pointes de 1911 et 1921, la production pour la période 1881-1921 repose sur une variation globalement négative, consacrant à long terme le déclin de cette culture au profit d'activités plus rentables pour les fermiers.

Dans les premiers temps de la colonisation, le blé permit d'assurer aux familles rurales le pain quotidien. Avec le nouvel ordre économique de spécialisation des régions, en fonction de leur potentiel optimal qui s'imposa progressivement à la fin du XIXe siècle, les agriculteurs saguenayens et jeannois durent réorienter l'utilisation de leurs champs en optant pour des activités qui maximiseraient le potentiel de leur ferme. Le choix de quelques activités gagnantes, au détriment d'une approche éparse et à long terme inféconde plus arrimée à l'autosuffisance alimentaire du ménage, devient graduellement la règle dans la région, principalement dans le rayon d'influence du QLSJ.

Le cheptel

Avec la culture, la production animale occupait une place de choix dans les activités agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dès 1873, la baisse des prix des fruits et légumes, agglomérée à une demande en progression pour la production bovine et les produits laitiers, favorisa une réorientation de la vocation de plusieurs entreprises agricoles québécoises (45).

Cette conversion était soutenue par des organismes à vocation agricole publics et privés comme la Société d'industrie laitière de la province de Québec créée en mai 1882 par une loi de l'Assemblée législative. S'appuyant sur la demande croissante des marchés pour les produits laitiers, la Société y voyait une occasion idéale pour donner une impulsion nouvelle à un secteur à bout de souffle. Une telle initiative devait favoriser une augmentation des revenus des agriculteurs dans le dessein qu'ils puissent surpasser le seuil de la subsistance et persister dans ce secteur. De plus, cette nouvelle approche tablant sur l'élevage, avait l'atout de rendre les cultivateurs moins dépendants des contraintes pédologiques et climatiques qu'imposaient certains sols aux cultures. L'industrie laitière conférait une stabilité de revenus dans un pays où les conditions biophysiques ont une influence déterminante sur le rendement des cultures.

---

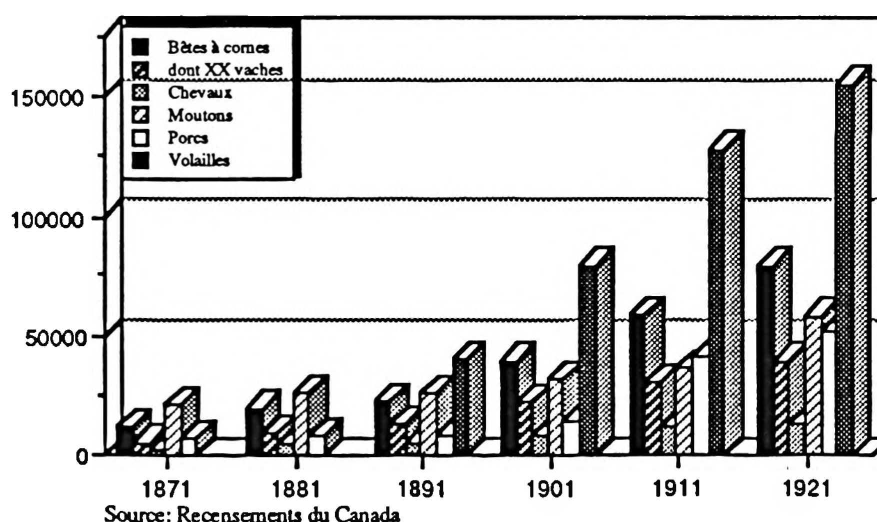
(45) TOUPIN, Gustave (1944) La production animale. p. 202.

Parmi les types d'élevage (figures 18.20a et 18.20b), la volaille prédomine partout, tandis que les bêtes à cornes, en majorité composés de vaches laitières, sont en progression en se situant au second rang parmi le cheptel. La production laitière constituant une des assises majeures de l'économie agricole de la région et du Québec, il n'est pas étonnant de constater que, pour la période de référence, la plupart des bovins sont des vaches laitières, la balance étant des bêtes destinées à la boucherie.

La nouvelle prospérité des agriculteurs québécois reposait désormais sur la vente du lait. L'analyse du ratio vaches laitières/bovins fournit un indice particulièrement intéressant quant à l'impact du transport ferroviaire dans ce secteur. De l'étude de ces chiffres, il en ressort clairement que plus une région est située à proximité d'un lieu de commercialisation, plus ce rapport sera élevé (Annexe U et figure 18.21). Le comté de Québec-Est en constitue un exemple frappant. En 1901, son ratio était le plus important qui fut enregistré parmi les territoires traversés par le QLSJ, soit 84,5%.

Liang (1982) en arriva à un constat identique dans une étude sur le développement ferroviaire en Chine et son influence sur l'essor de l'agriculture au cours des années 1875 à 1935 (46). Le géographe a relevé l'existence d'une forte adéquation entre la localisation d'une ferme, son niveau de production pour des denrées destinées au circuit commercial et la distance à parcourir pour atteindre les marchés.

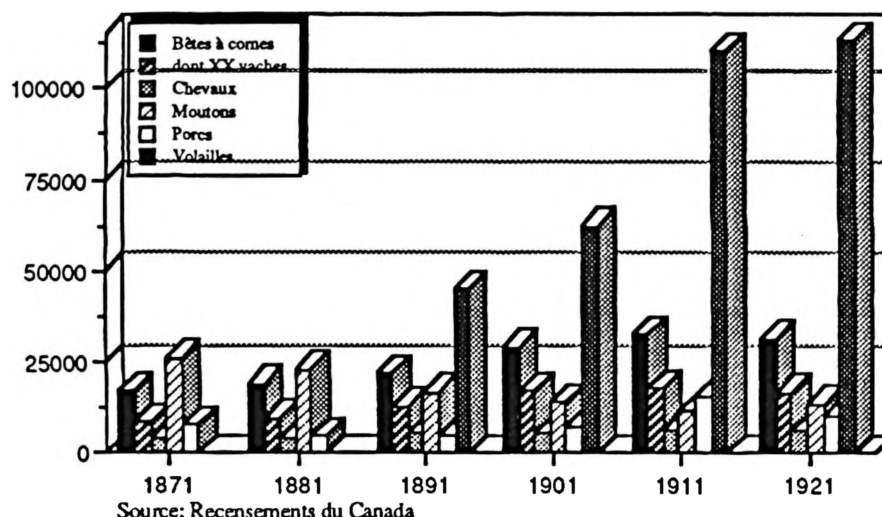
Figure 18.20a: LE CHEPTEL AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN, 1871-1921



Source: Recensements du Canada

(46) LIANG, Ernest (1982) Op.cit., p. 142.

Figure 18.20b: LE CHEPTEL DANS PORTNEUF, 1871-1921

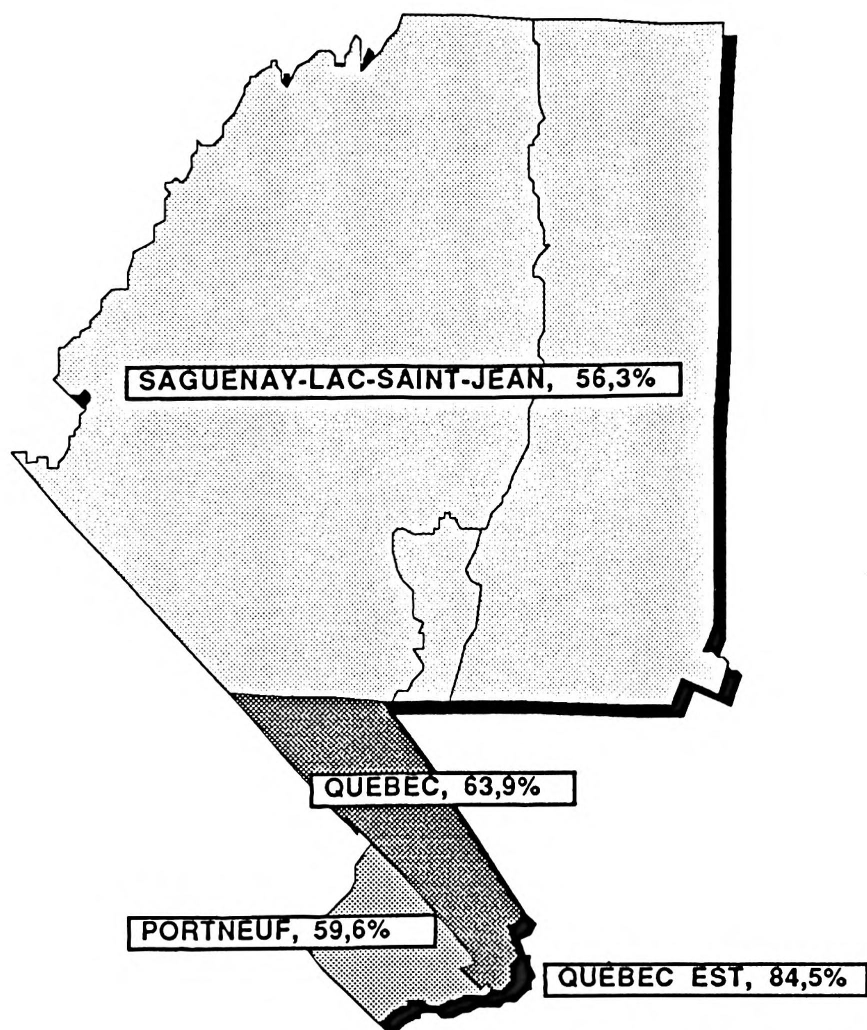


Source: Recensements du Canada

Avant l'ouverture du chemin de fer, la part du Saguenay-Lac-Saint-Jean (47,2%) était inférieure à la situation prévalant dans les comtés de Portneuf (50,6% en 1871 et 50,9% en 1881) et Québec (63% en 1871 et 66,7% en 1881). A partir du recensement de 1891, un changement majeur est relevé découlant directement de la mise en opération du chemin de fer. L'accès au marché de la ville de Québec donna une puissante impulsion à l'industrie laitière jeannoise et saguenayenne. En une seule décennie, le nombre de vaches laitières gagna une part de 10,2%, sur l'ensemble des bovins présents dans la région. Le même phénomène ressort dans le comté de Portneuf avec une progression de 8,7%. Toutefois, au cours des trois premières décennies du XXe siècle, les ratios relevés fléchirent malgré une progression du cheptel, en raison d'une saturation des marchés intérieurs et extérieurs, principalement pour les produits fromagers.

Le mouton est particulièrement apprécié chez les agriculteurs de l'époque. La mise en service du QLSJ, n'eut pas pour effet d'influencer immédiatement la croissance du cheptel. Entre 1881 et 1891, une légère diminution de 0,87% du nombre de moutons gardés sur les fermes est relevé. Les trois décennies suivantes furent marquées par une augmentation de 124,2% du cheptel, tandis que le nombre de bêtes destinées à l'abattage cru de 268,2%. A une seule exception, soit en 1891, pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, une majorité de moutons furent vendus aux fins de boucheries. Dans les autres années les agriculteurs préféraient en tirer de la laine destinée à la confection de vêtements. La popularité de cet animal est imputable à l'avantage qu'il détient de pouvoir se nourrir des herbages trouvés dans les pâturages. De plus, il ne requiert guère de soins particuliers, tandis que son pelage est très apprécié au sein de la population aux fins de la confection de vêtements.

Figure 18.21: RATIO VACHES LAITIERES/BOVINS PAR RÉGIONS DE RECENSEMENT, 1901



Échelle 1: 3 200 000

Source: Recensements du Canada.

Quant au porc, il occupait une place importante à l'intérieur des exploitations agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean, tandis que le cheval clôturait la marche à l'intérieur du cheptel. Davantage utilisé comme outil de travail, le cheval est peu prisé comme viande de boucherie chez les consommateurs québécois. Sa croissance est faible sachant qu'il sera remplacé progressivement par le tracteur au début du XXe siècle.

Les entreprises agricoles

En parallèle avec l'extension de l'oekoumène et la croissance démographique, le nombre de fermes augmenta d'une façon régulière à partir de 1871 (Annexe R). Jusqu'en 1891, le QLSJ appuyant ce processus, les entreprises agricoles connurent une progression régulière. Dans la dernière décennie du XIXe siècle, une stabilisation du nombre de fermes survint. Après 1901 au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dix ans plus tard dans les comtés de Portneuf et de Québec, ces régions, comme dans l'ensemble de l'État québécois, subirent une décroissance à ce chapitre, laquelle fut accompagnée par une augmentation de la dimension moyenne des exploitations et des espaces dévolus à la culture.

Le secteur agricole ne fut pas épargné par le vent de restructuration économique qui souffla sur l'Amérique du Nord. Ce mouvement était imputable à l'abandon des activités agricoles par des milliers de citoyens désabusés par la vie terrienne, peu rémunérateur pour le dur labeur quotidien. Ces personnes furent attirées par les salaires mirobolants offerts par les usines situées dans les grands centres industriels. Nonobstant, qu'il résidait en milieu urbain, le Québécois n'arrêtait pas pour autant de consommer des biens agricoles. Bien au contraire, à partir de 1911, malgré la baisse du nombre de fermes (figure 18.22) dont la plupart assuraient la subsistance quotidienne des familles rurales, la demande pour ces produits continua a progresser. Les agriculteurs qui avaient décidé de demeurer dans le métier, n'hésitèrent pas à s'agrandir en rachetant les terres abandonnées par leurs anciens occupants devenus citadins. Leur objectif était d'orienter l'entreprise terrienne vers une agriculture de marché plutôt que vivrière. Ainsi, ils voulaient répondre aux changements qui s'annonçaient à l'horizon en accroissant la superficie de leur exploitation, ce qui permettait de réaliser des économies d'échelles, devenant ainsi plus compétitifs et productifs.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la dimension moyenne des fermes passa de 109 acres en 1871 à 132 acres en 1901, tandis que l'espace moyen consacré à la culture augmenta de 76,9% (figures 18.23). Les données désagrégées de 1911 et 1921 offrent l'occasion de départager la situation prévalant dans chacune de ces régions. Au Saguenay, les exploitations agricoles sont plus

grandes que dans les comtés frères et que dans l'ensemble de la nation. Cet indicateur démontre que les propriétaires ont été fortement influencés par les possibilités de débouchés qu'offraient désormais le chemin de fer. Au Lac-Saint-Jean, c'est plutôt une agriculture de subsistance qui se développe dans le contexte du vaste mouvement de colonisation qui animait alors le Québec.

Figure 18.22: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE FERMES, 1871-1921

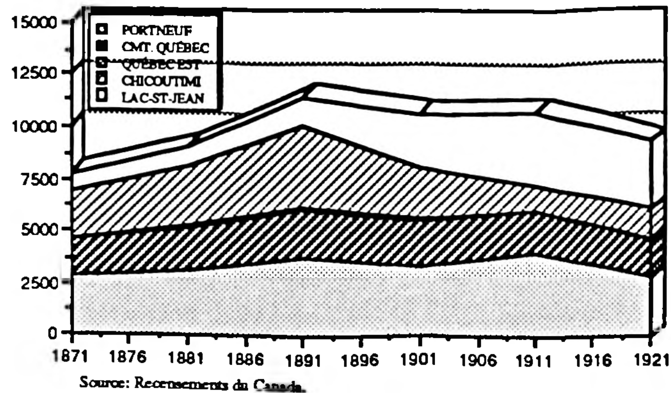


Figure 18.23a : DIMENSION MOYENNE DES FERMES, 1871-1921

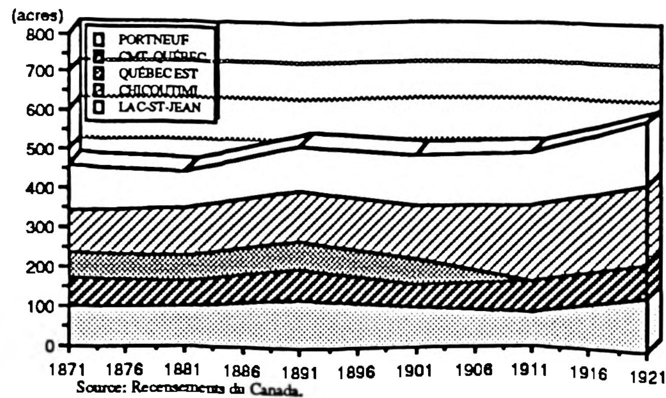
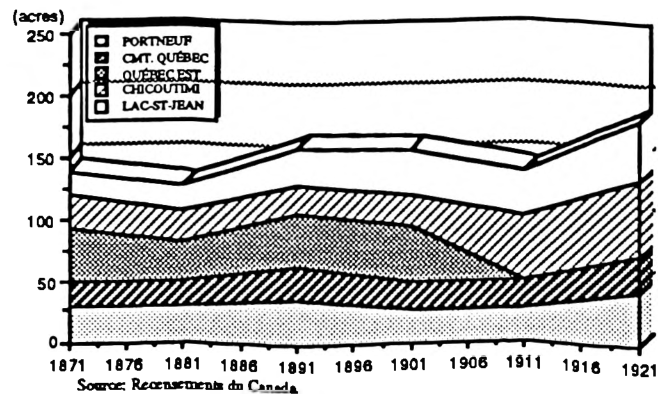


Figure 18.23b: DIMENSION MOYENNE CONSACRÉE AUX CULTURES (FERMES), 1871-1921



Par rapport à l'ensemble des régions agricoles du Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean fit des progrès rapides en quelques années, grâce notamment à la voie ferrée. La dimension moyenne cultivée sur les fermes de la région dépassa, dès 1901, la moyenne nationale. La croissance du cheptel avait commandée plus d'espace pour le pâturage, tandis que l'alimentation quotidienne des animaux exigeait plus de surface consacrée à la culture des plantes fourragères.

L'agriculture n'échappa pas au processus d'industrialisation qui déferla sur le Québec. Ce secteur, en raison de la demande croissante et des innovations technologiques, dû adopter de nouvelles avenues de production, dans le dessein de s'adapte aux exigences commerciales des marchés de masse. L'analyse des données, pour la période 1881-1891, démontre que l'arrivée annoncée du chemin de fer au Saguenay-Lac-Saint-Jean avait déjà amorcé ce processus de restructuration.

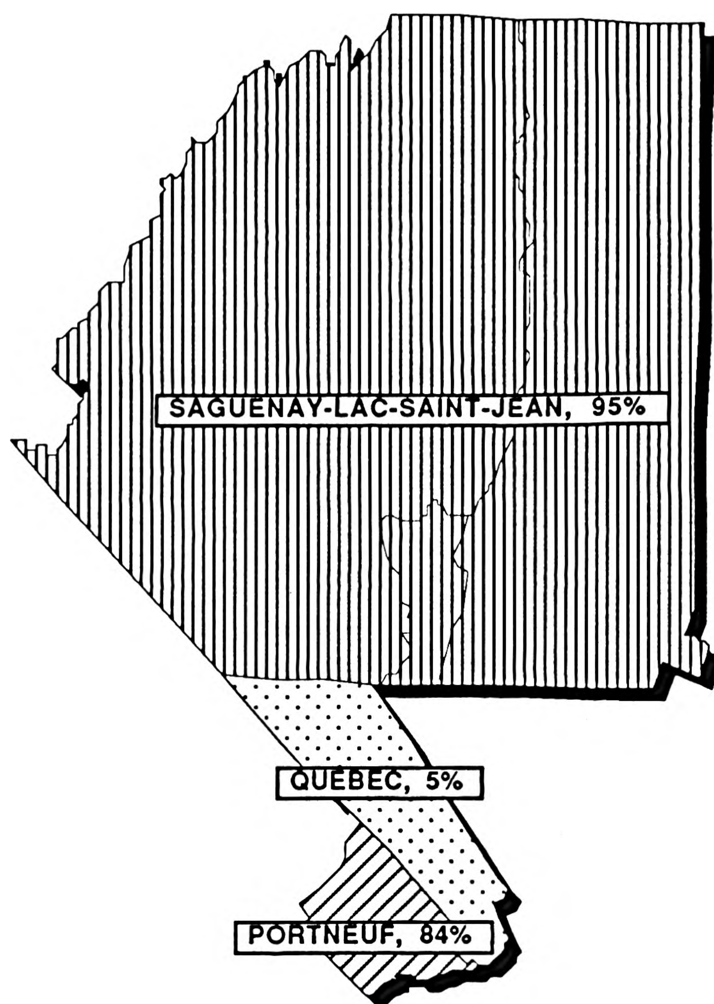
De l'ensemble des biens de la ferme, le lait et ses dérivés ainsi que les oeufs occupèrent tout au long de la période, dans tous les comtés de référence, une position de choix en constante évolution. La tonte des moutons se tailla aussi une place intéressante sachant que la laine était recherchée par les familles rurales afin de pourvoir à l'habillement de ses membres. Toutefois, la quantité de laine tondue au Saguenay-Lac-Saint-Jean fléchira à partir du début du XXe siècle, suivant un phénomène semblable observé quelques années auparavant dans le comté de Portneuf. Le chemin de fer donnant désormais accès à des biens de consommation moins coûteux, suite à l'abaissement des frais de transports, les habitants du pays, disposant de revenus plus imposants tirés de la vente de leurs produits agricoles, s'en remettaient désormais à des vêtements confectionnés en manufactures.

Quant aux produits tirés de la forêt, ils constituaient un revenu d'appoint intéressant pour les agriculteurs, tout en leur offrant une source de chauffage très économique.

Les établissements manufacturiers

Durant cette période, le secteur secondaire occupa une faible part de l'activité économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Portneuf. Dans le domaine agricole, peu d'entreprises de transformation ont été créées, ce qui signifie qu'une part non négligeable des produits de la ferme et du bétail était exportée à l'état brut ou vivant vers les grands centres (Annexe S et figure 18.24). La seule dérogation à cette règle se rencontra dans l'industrie laitière. Dans la région, plusieurs fromageries et beurreries transformaient la matière première en diverses denrées prêtes à la commercialisation. Au Lac-Saint-Jean, le chemin de fer eut un impact immédiat sur cette industrie comme le souligne Vien (1954):

Figure 18.24: PART DE L'INDUSTRIE PRIMAIRE DANS LES RÉGIONS DESSERVIES PAR LE QLSJ, 1871-1921



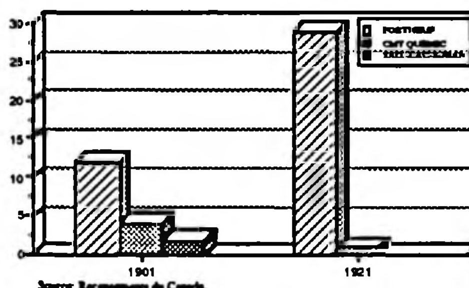
Échelle 1: 3 200 000

Source: Recensements du Canada

> Le premier effet du chemin de fer, dans ce domaine, fut l'avènement de l'industrie laitière. Au printemps 1887, le *Réveil du Saguenay* annonça l'établissement de deux fabriques de fromage au Lac-Saint-Jean, grâce à des subventions obtenues par le député St-Hilaire: une dans sa paroisse, à Saint-Prime, l'autre à Roberval. (47)

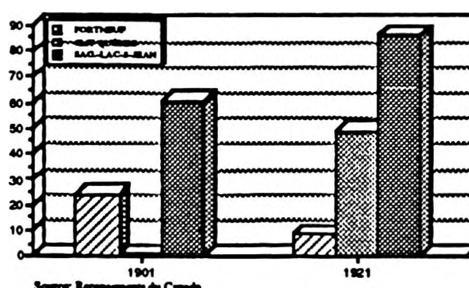
Cette industrie constitua à partir de la décennie 1880 un secteur de première transformation fort dynamique, dont la croissance fut essentiellement appuyée par l'accès aux marchés. Au recensement de 1881, il n'existait dans les comtés du Saguenay-Lac-Saint-Jean aucune fromagerie et beurrerie. Une décennie plus tard, il y avait 27 fromageries dans la région. Dans les années suivantes, d'autres fromageries, les premières beurreries et des entreprises laitières mixtes virent le jour au fur et à mesure que la demande sur les marchés extérieurs augmentèrent (figures 18.25). Il est à noter qu'alors que la majorité des beurreries est localisée dans le comté de Portneuf, les fromageries, ainsi que les manufactures produisant simultanément ces denrées, sont concentrées au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Figure 18.25a: LES BEURRERIES, 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

Figure 18.25b: LES FROMAGERIES, 1901-1921



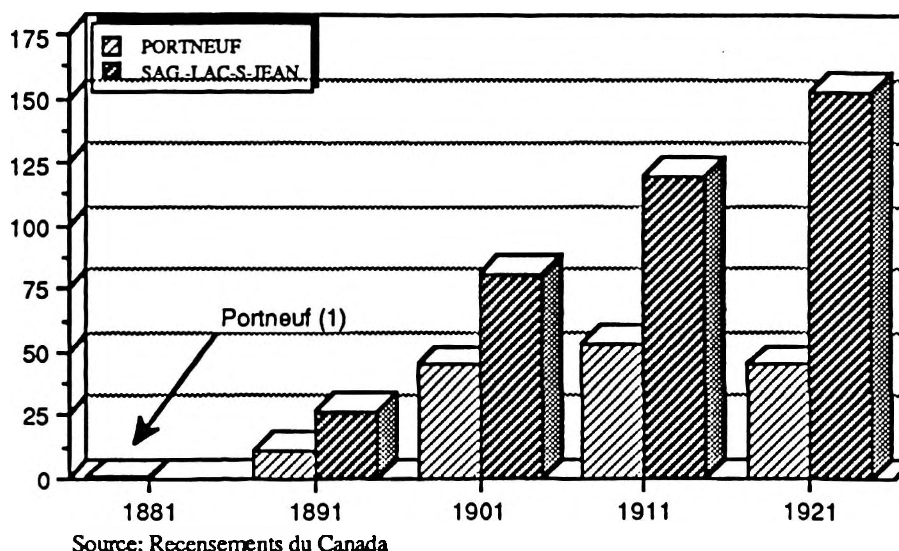
Source: Recensements du Canada.

Le chemin de fer donna une impulsion vivifiante, sachant que le nombre des établissements vouées à ces activités connu une croissance fulgurante (figure 18.26). Les données de 1901 révèlent l'importance de l'industrie laitière au Saguenay-Lac-Saint-Jean, sachant qu'elle constituait 63,3% de l'ensemble des manufactures établies dans ces comtés. Dans Portneuf, elles occupèrent un rôle prépondérant, mais dans une proportion moindre (48,4%).

---

(47) VIEN, Rossel (1955) Op.cit., p. 125.

Figure 18.26: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE BEURRERIES ET DE FROMAGERIES, 1881-1921



Source: Recensements du Canada

Dans Québec-Est sur la totalité des 182 établissements dénombrés, aucun n'oeuvraient dans ce domaine, illustrant le caractère résolument urbain et industriel de ce comté.

Ce processus ne s'est pas effectué naturellement et uniquement grâce à l'appui logistique du transport ferroviaire. Il fut appuyé par des innovations technologiques qui révolutionnèrent et appuyèrent la naissance de dizaine d'usines vouées à la transformation commerciale du lait.

> La grande industrie laitière cherche à se frayer un chemin en dehors de la ferme, mais elle reste entravée dans sa marche par bien des obstacles, notamment par un manque d'outillage laitier approprié et un manque de direction scientifique. Les procédés d'écrémage sont trop lents, trop encombrants et pas assez efficaces. On ne connaît encore que les systèmes d'écrémage "spontané" ou "naturel". Toutes nos premières beurreries tiraient la matière grasse du lait d'après le système Schwartz, qui consistait à faire crémer le lait dans de grands vases plats, opération qui demandait vingt-quatre à trente-six heures. On comprend alors, par ce seul exemple, qu'il était difficile à notre industrie laitière de prendre son essor. L'introduction de l'écrémeuse centrifuge [...] a été [...] "le plus utile de tous les perfectionnements apportés à l'outillage laitier", va faire tomber le principal obstacle à l'expansion de l'industrie beurrière chez nous. A partir de cette date, les beurreries vont se multiplier sous l'heureuse influence de la Société d'Industrie laitière de la province de Québec. (48)

L'apparition des wagons frigorifiques à la fin du XIXe siècle, révolutionna le transport des denrées périssables. Ils modifièrent sensiblement le rayon d'exportation des laiteries qui s'accrut

---

(48) Ibid., p. 213.

sensiblement, en permettant de transporter sur de grande distance et à de faible coûts ces produits jadis destinés à une aire géographique relativement restreinte.

Les moulins à farine, qui avaient connu une croissance soutenue jusqu'en 1890, ont été confrontés par la suite à une instabilité importante. Au cours de la décennie 1891, leur nombre se réduisit dramatiquement, alors que dans les années 1901 elles récupèrent une part de ce qu'elles avaient perdus, sans toutefois atteindre le sommet de 1890. D'une part, le déplacement de la production du blé vers l'Ouest affectera leur compétitivité en augmentant leurs frais de transports, tandis que les promesses de l'industrie laitière favorisèrent l'essor de ce secteur plus rémunérateur et mieux adapté aux caractéristiques géographiques des comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Malgré l'importance du secteur agricole, l'industrie forestière constituait l'activité motrice qui permis d'assurer le démarrage de l'économie du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pendant de nombreuses années, elle a fournit aux colons un revenu d'appoint fort important que leur terre ne pouvaient leur offrir, notamment durant l'hiver. Dans les premières années de la colonisation, les entreprises forestières se bornaient à couper le bois et à l'expédier vers les grands centres industriels nord-américains et britanniques. Toutefois, dans le dessein de favoriser la transformation de la matière première sur le territoire québécois, le gouvernement imposa au début du XXe siècle une interdiction sur l'exportation de bois brut. Cette mesure avait également pour objectif de prévenir la rupture appréhendée du stock forestier en raison de la coupe de milliers d'hectares par des entreprises alimentant le marché britannique.

> On y allait pas de main morte au XIXe siècle dans les forêts du Québec et on les traitait comme si elle fussent inépuisables. Les plus recherchées des essences, le Pin blanc et le Cèdre, souffrirent les premières de cette chasse barbare; la première est pratiquement disparue au Saguenay, la seconde y est très épuisée. Dès 1871, le pin blanc ne forme plus que les trois cinquièmes des billots expédiés, et les quantités de planches de bois de pin sont infimes dans le total: 20.000 pieds cubes sur un ensemble de 864.000. (49)

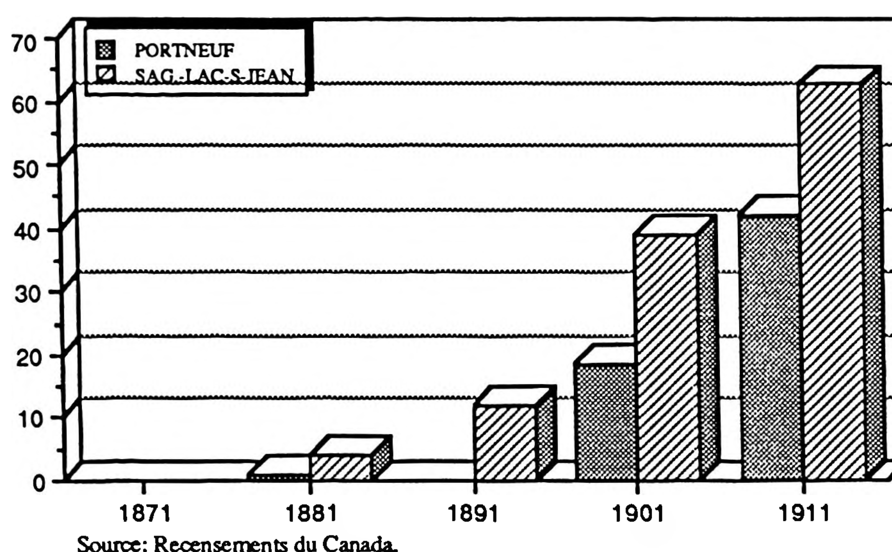
En harmonie avec cette restriction et avec l'ouverture du QLSJ, des usines de première et de seconde transformation (p. ex. fabrications de portes et fenêtres) sont apparues sur le territoire, lesquelles se localisèrent stratégiquement à proximité de la voie ferrée. L'usine de pâte et de papier de Chicoutimi, fondée par Dubuc en 1897, et les scieries qui s'étaient installées dans la région se situaient dans cette trame.

---

(49) BLANCHARD, Raoul (1935) Op.cit., p. 90.

Comptant sur un accès facile aux grands centres, ces entrepreneurs pouvaient se permettre de transformer sur place la matière première, sachant que les coûts en seraient d'autant réduits. Le réseau hydrographique régional constituait un facteur géographique primordial qui facilitait l'approvisionnement des usines de transformation en billots de bois coupés dans l'arrière-pays. De plus, la présence au Haut-Saguenay de chutes au débit fort impressionnants, offrait un potentiel immense pour la production d'électricité si recherchée par les industriels. Ce facteur, allié à une demande croissante des États-Unis pour du papier journal, furent à la source de l'industrialisation rapide de ce coin de pays.

Figure 18.27: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PRODUCTEURS DE BILLOTS, 1871-1911



Source: Recensements du Canada.

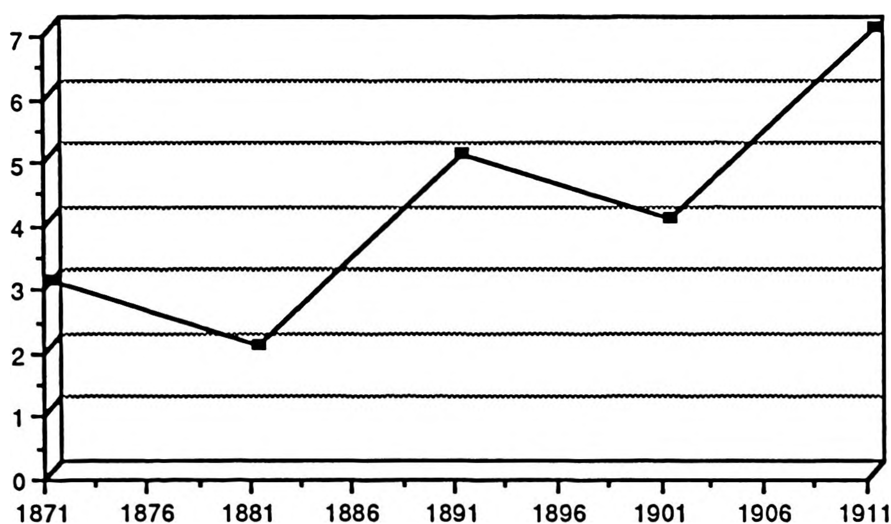
Le nombre de producteurs de billots connaît avec l'arrivée du rail et la construction des premières usines de pâtes à papier un essor fulgurant entre 1891 et 1911 (figure 18.27). Comme le souligne Bouchard (1988), le QLSJ aura un effet d'attraction sur la localisation des sites de coupe. Ce lien intime qui fera du chemin de fer un puissant outil de développement forestier, n'est pas l'aboutissement d'événements fortuits, sachant que des industriels du bois siégeaient sur le conseil d'administration de la compagnie ferroviaire.

> Le tracé de la ligne ferroviaire permettra [...] d'éviter une rupture subite des stocks, comme cela avait été le cas pour les usines du Bas-Saguenay, de Grande-Baie et de Rivière-du-Moulin.
>
> En 1888, les territoires bordant la voie ferrée rendent possible le prélèvement de 210 000 billots et ceci n'est que le début. Dix ans plus tard, les chantiers tenus le long du parcours produisent à eux seuls 1 100 000 billots de bois. [...] Le bois coupé et

traité par les scieries établies le long de la ligne du chemin de fer suffit à lui seul pour alimenter le port de Québec. (50)

Dans le comté de Portneuf, l'augmentation fut également importante mais dans une proportion moindre que dans la région soeur, avantagée par des caractéristiques géographiques indéniables qui n'attendaient qu'à être exploitées. Quant aux établissements se spécialisant dans le bois de construction et la pulpe de bois, les statistiques pour la période 1871-1921 démontrent que ce secteur est lié étroitement avec les cycles économiques internationaux. De plus, une tragédie comme le grand feu de 1870, qui affecta le stock forestier du Saguenay-Lac-Saint-Jean, diminua d'une manière dramatique les approvisionnements sur lesquelles pouvait compter les usines locales. La construction du QLSJ et le boum de colonisation qui s'ensuivit favorisa l'expansion du nombre de ces entreprises. Grâce aux ressources forestières de l'arrière-pays, elles amorcèrent une nouvelle croissance entre 1881 et 1891, tandis qu'une baisse de la demande entraîna une chute de leur nombre dans la décennie suivante, tandis qu'une reprise se dessina entre 1901 et 1911. Les données recueillies permettent de constater que, dans ce domaine, le Saguenay-Lac-Saint-Jean détenait une longueur d'avance sur le comté de Portneuf.

Figure 18.28: ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PAPETIERS (PORTNEUF), 1871-1911



Source: Recensements du Canada.

Finalement, les producteurs de papier qui se regroupaient dans le comté de Portneuf, plus précisément à La Tuque, connurent une existence mouvementée, ballottés par l'environnement

(50) BOUCHARD, Russell (1988) Le Pays du Lac-Saint-Jean. p. 131.

mondial. Toutefois, malgré le fait que les recensements démontrent une évolution en dents de scie, globalement pour la période, la croissance est positive (figure 18.28).

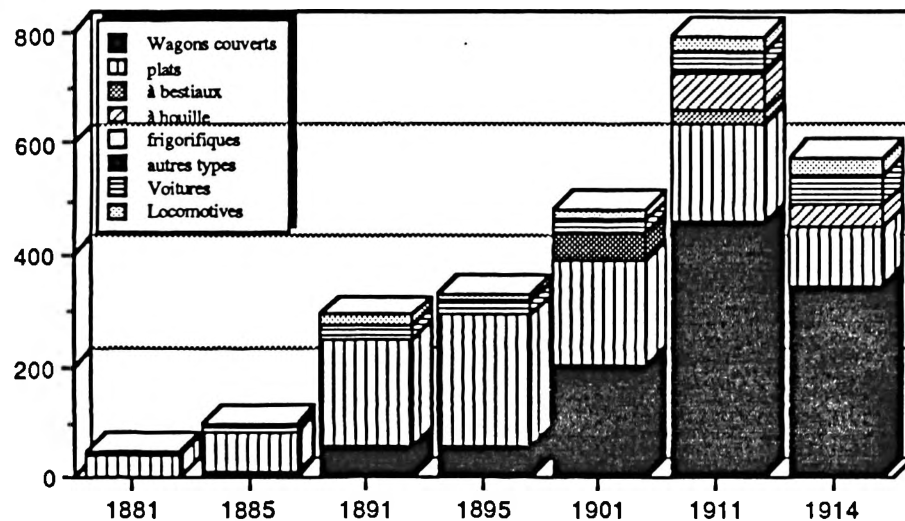
Le produit intérieur brut et les mouvements de marchandises

Suivant les chargements transitant sur le chemin de fer du Québec et du Lac-St-Jean, l'entreprise a acquis du matériel roulant permettant de répondre aux exigences de sa clientèle. L'examen des types de wagons utilisés au cours de ces quatre décennies fournit un indice précieux. Chaque sorte de wagon étant destiné à un usage particulier, un profil sommaire du trafic entrant et sortant des voies propriétés du QLSJ peut être esquissé (Annexe X).

Entre 1881 et 1895, les wagons plats, qui servirent d'abord au transport du matériel de construction de la voie, puis à l'exportation des produits forestiers, ont largement dominé le parc de matériel roulant de la compagnie ferroviaire (figure 18.29). Cependant, la situation se modifia en six ans, alors que les wagons couverts et à bestiaux surpassèrent, en ce début de siècle, les premiers. Ces données constituent de solides indications quant aux types, ainsi qu'à l'évolution des biens transportés sur le chemin de fer. Les produits fabriqués importés par les résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean, étant en croissance, il devint évident pour les administrateurs du QLSJ, qu'il fallut réévaluer la composition du parc ferroviaire afin de s'adapter aux nouvelles réalités des flux de circulation. La fermeture de plusieurs scieries, dont celles de Roberval, fut ressentie au niveau du parc des wagons ce qui entraîna une modification importante de sa composition.

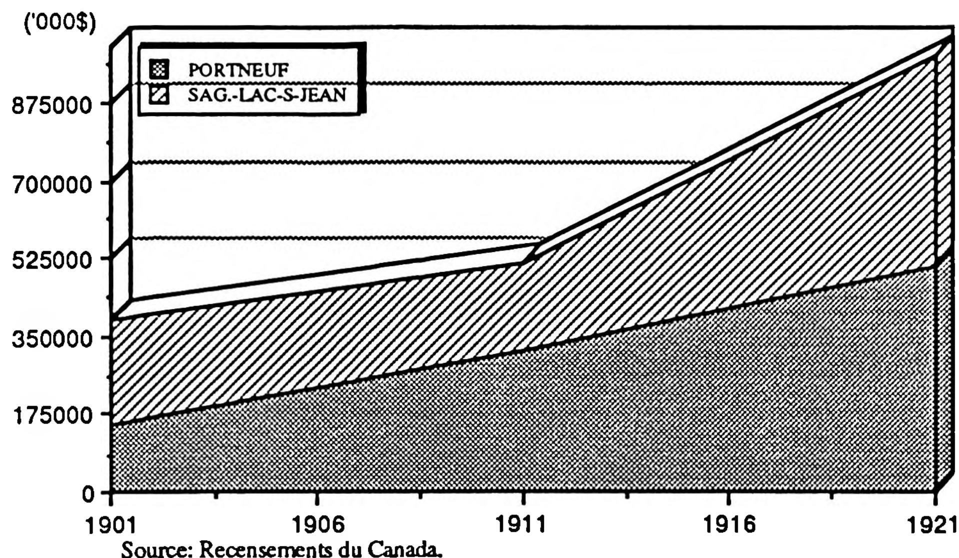
Ce bref exposé sur la composition du parc de matériel roulant du QLSJ étant effectué, il faut maintenant corroborer, par le biais de statistiques officielles, la tendance appréhendée. Aussi surprenant que cela puisse paraître, les revenus tirés de l'exploitation du domaine forestier des fermes est minime et stagnant pour le comté de Portneuf, tandis qu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean, il est en recul dans l'ancien comté de Chicoutimi entre 1901 à 1911. Pour l'agriculteur, le bois ne constitue qu'un revenu d'appoint. Globalement, pour l'ensemble de ces comtés, nonobstant les variations dues à la santé économique de la nation et aux contraintes naturelles (p. ex. sécheresses), l'évolution des revenus agricoles a cru régulièrement entre 1871 et 1921 (figure 18.30). Un tel constat est applicable aux trois comtés agricoles de référence.

Figure 18.29: MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE DU QLSJ, 1881-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada.

Figure 18.30: CROISSANCE DES REVENUS AGRICOLES, 1901-1921



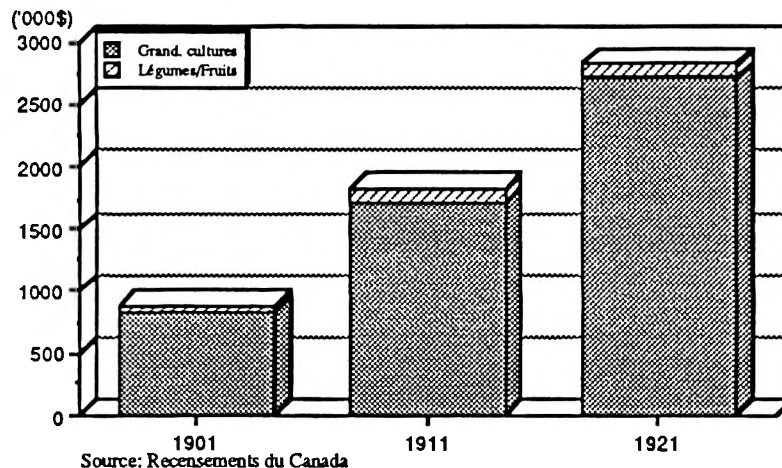
Source: Recensements du Canada.

La part du bétail vendu et les produits du cheptel ont cru d'une façon importante, essentiellement en raison des produits laitiers qui constituent plus de 70% des dérivés tirés des vaches laitières. Cette évolution est le résultat du mouvement intensif de commercialisation prôné par le gouvernement et par les organismes voués à la promotion d'une agriculture animée d'un esprit entrepreneurial, organisée en fonction de la demande des marchés. Ordonnée autour de

l'industrie laitière, il n'est donc pas étonnant de constater que la vente du cheptel, notamment celle des bêtes à cornes stagna, au profit des produits des animaux.

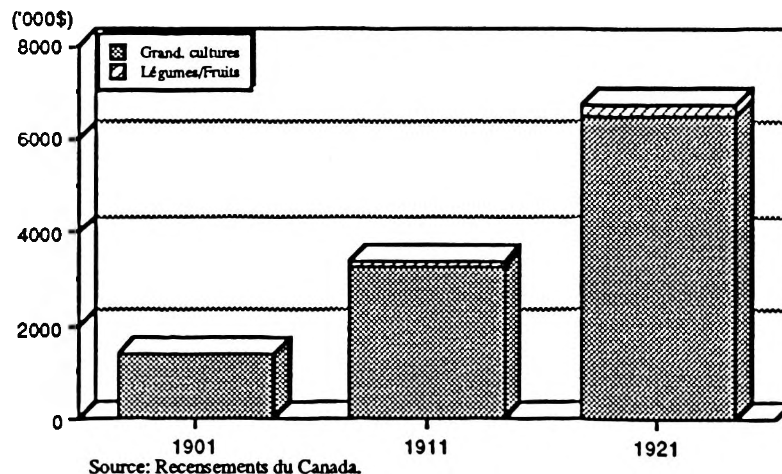
Parmi les productions de la ferme, les grandes cultures que sont le foin, le blé, l'avoine et les pommes de terre, ont toujours constitué pour les cultivateurs la source la plus importante de leur revenus, tandis que les légumes et les fruits s'appropriaient d'une part négligeable par rapport à la balance (figures 18.31). En concordance, l'étude des mouvements des marchandises sur le QLSJ démontre qu'en 1911 et 1914, données disponibles pour ces deux seules années, les fruits et légumes ont occupé moins de dix pour cent du tonnage total des produits agricoles transportés comparativement à la farine qui, de tout temps, a dominé le trafic.

Figure 18.31a: REVENUS TIRÉS DES PRODUITS DE LA TERRE (PORTNEUF), 1901-1921



Source: Recensements du Canada

Figure 18.31b: REVENUS TIRÉS DES PRODUITS DE LA TERRE (SAG.-L.-ST-JEAN), 1901-1921



Source: Recensements du Canada.

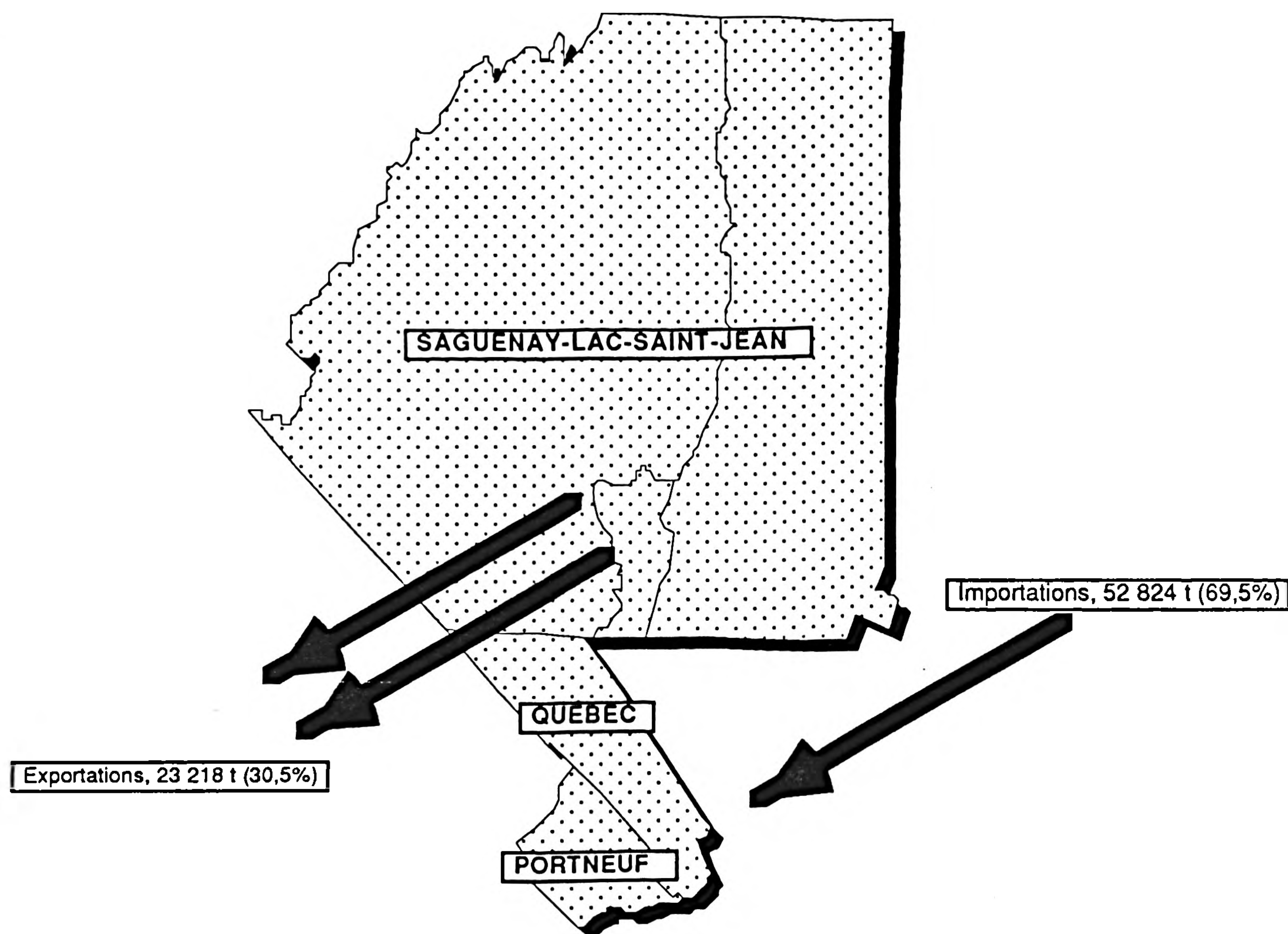
Malgré le faible tonnage des fruits et légumes, ceux-ci étaient les seuls produits de la ferme à détenir un solde largement positif sur les importations, ce qui n'était pas le cas pour le grain, la farine, le foin et le tabac, où le chemin de fer constituait un instrument influent d'importation. Quant aux produits des animaux, un phénomène inverse est enregistré, qui démontre que les régions traversées par le rail se spécialisèrent dans l'élevage du cheptel, activité mieux adaptée à leurs caractéristiques biophysiques. Dans l'ensemble, cette dernière sphère fut largement exportatrice, contrairement aux produits agricoles où les territoires desservies par la voie ferrée étaient déficitaires par rapport aux autres régions, sachant qu'ils importaient plus de 60% de leurs produits dans ce secteur.

Dans le domaine des produits des animaux, hormis les denrées transformées provenant des marchands de provisions, le secteur est exportateur. Les volailles, le gibier et les poissons remportaient la palme. Le trafic transporté était totalement exportateur (Annexe T). Quant au bétail, la situation est plus confuse sachant qu'en 1911 un quart de ce trafic était issu et produit dans les régions traversées, tandis que trois ans plus tard ce chiffre s'élevait à 94,5%. Les exigences d'autosuffisance alimentaire du pays, à l'aube de la Première Guerre, expliquent sans aucun doute cette variation prodigieuse qui contribua à perpétuer la place dominante du bétail au sein du trafic des produits animaliers.

Depuis l'inauguration du QLSJ, l'or vert a toujours prédominé dans la balance des expéditions, à l'exception de 1905, alors que les biens manufacturés prirent le dessus. Cet affaiblissement était lié au recul important des expéditions forestières brutes, imputable à la restructuration de l'industrie où le secteur des pâtes et papiers, en émergence, favorisait une transformation régionale de la matière première plutôt qu'à distance des centres de coupes. A la lumière des ambitions investies par les actionnaires de la compagnie, il n'est pas étonnant de constater que les produits de la forêts sont ceux qui détenaient le plus fort ratio exportateur des marchandises transitant sur le chemin de fer, soit respectivement 73,4% et 81,9%, pour les années 1911 et 1914. En parallèle, 74,2% et 80,2% de la totalité des biens exportés par la voie ferrée étaient constitués de bois.

Les biens manufacturés, formaient indéniablement un secteur où le Saguenay-Lac-Saint-Jean fut très importateur. Cet indicateur illustre une économie résolument dominée et orientée vers le secteur primaire qui exporte quelques ressources demandées par les grands centres, tandis que ces derniers s'affairaient à y écouler leurs biens finis. Ce processus d'échanges avait pour conséquence de subordonner le Saguenay-Lac-Saint-Jean avec l'avant-pays qui contrôlait le commerce.

Figure 18.32: FLUX DES MARCHANDISES ISSUES DES MANUFACTURES (QLSJ), 1911 ET 1914



Les flèches représentent des entrées et des sorties de marchandises du territoire du QLSJ.

Echelle 1: 3 200 000

Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada.

Le trafic des marchandises venant des manufactures atteste que la presque totalité étaient issu de l'extérieur du QLSJ, alors que la transformation régionale demeure marginale (figure 18.32). Cela démontre indéniablement que les comtés agricoles desservis par le rail ont développé une dépendance à l'égard des biens de consommation importés, tandis qu'ils fournissaient aux grands centres urbains les matières premières essentielles à leur prospérité, qui après été transformées, étaient réexpédiées avec une valeur ajoutée au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Au début du XX[e] siècle, le géographe Raoul Blanchard dressa le constat suivant:

> Les ventes manquent [...] de variété. La plus fréquente, celle qu'on trouve dans toutes les paroisses sans exception, c'est le fromage [...]; l'exportation du beurre est plus rare et moins considérable. Le deuxième article, c'est la vente d'animaux sur pied, boeuf, veau, agneau et surtout porc; le porc gras est une des rares spécialités du lac Saint-Jean. Un contingent de cette viande est également expédié en grande quantité vers Montréal, de même que les volailles, qu'une dizaine de paroisses du bord Sud du lac vendent chaque année à raison d'une douzaine de wagons. Le long du haut Saguenay, il se vend un peu de pommes de terre vers les marchés locaux, mais seules les terres sableuses du Nord-Ouest et les paroisses du calcaire sont en état d'en expédier vers le Sud par chemin de fer. (51)

Ces données apportent au chercheur un éclairage nouveau. Elles démontrent que la région d'influence du QLSJ, hormis les produits des animaux et de la forêt, augmenta sa sujétion à l'égard de certains biens agricoles et manufacturés. L'analyse des mouvements de marchandises offre une chance unique pour mieux assimiler l'état et le statut qu'occupait le Saguenay-Lac-Saint-Jean dans la structure géo-économique québécoise.

Le chemin de fer seconda l'importation de plusieurs denrées alimentaires semi-finies ou finies, telles le blé venu de l'Ouest Canadien, que les territoires à l'étude ne parvenaient pas à produire à des coûts compétitifs, dès lors que la région fut mise en compétition en raison de son désenclavement et de son intégration au circuit commercial nord-américain. Ce mouvement favorisa la spécialisation au détriment d'une production jadis par tout azimut, où le critère de productivité et de rentabilité économique était marginalisé. Ainsi, des produits comme le grain, le foin et ceux de la minoterie étaient importés en majorité de l'extérieur à cause du faible rendement des terres. Ces bouleversements eurent des effets à moyen terme sur les habitudes des colons. De plus en plus, les familles naguères autosuffisantes se devaient d'importer certains biens de consommation. Cela ne déplaisait guère aux commerçants en gros de la ville de Québec qui virent leurs exportations augmenter en quelques années.

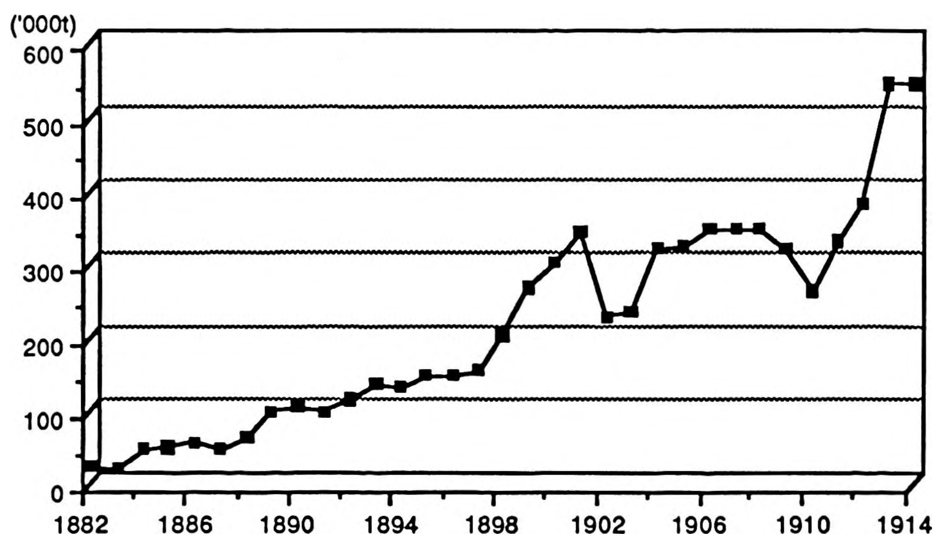
---

(51) BLANCHARD, Raoul (1935) Op.cit., p. 131.

Sachant que les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean exportaient massivement des ressources naturelles à l'état brut, la faiblesse du secteur secondaire de la fabrication s'explique aisément. Les investisseurs préféraient plutôt établir leurs manufactures à proximité de leurs marchés afin d'abaisser les coûts de transports.

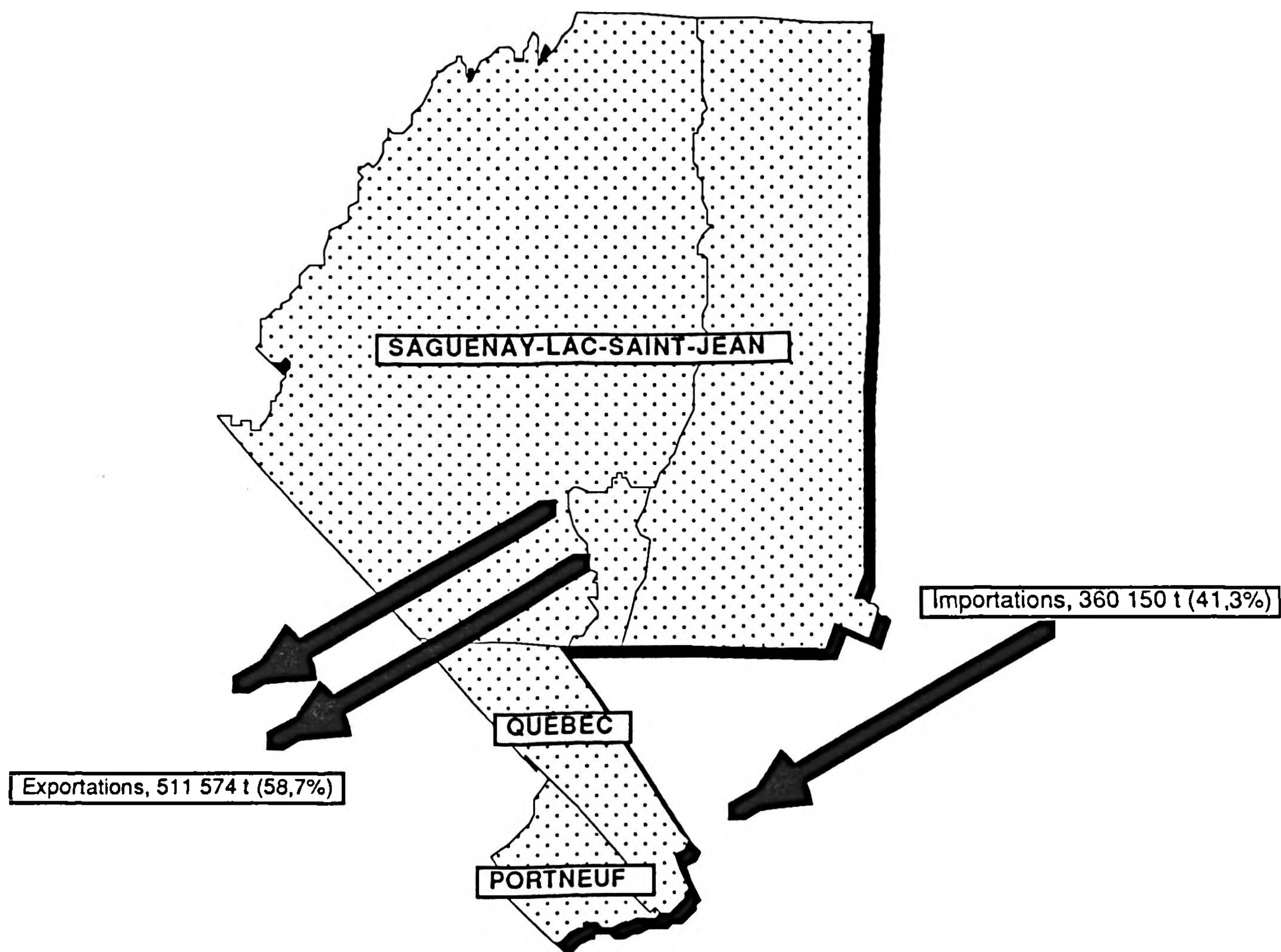
Le tonnage transporté entre 1882 et 1914 démontre une évolution positive pour la période (figure 18.33). De 1882 à 1898, la progression du tonnage sera constante, alors qu'entre 1898 et 1901 et avec le début de la Première Guerre mondiale, cette ascendance sera rapide après une phase de ralentissement ayant eu lieu au cours de la décennie 1900. Suivant les données publiées en 1911 et 1914, le QLSJ génère un trafic exportateur, respectivement de 53,8% et 61,6%, en croissance, dû à la situation politique prévalant à l'échelle internationale. Toutefois, comme l'illustre la figure 18.34, l'analyse sectorielle démontre des variations dans la balance des échanges ferroviaires. Il en émerge un constat clair. Les comtés de Portneuf et du Saguenay-Lac-Saint-Jean furent très exportateurs en produits n'ayant subit aucune transformation. Par ailleurs, le trafic issu de l'extérieur de ces territoires était composé surtout de biens ayant acquis une plus-value, démontrant que ces régions devaient importer massivement des produits manufacturés.

Figure 18.33: ÉVOLUTION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES (QLSJ), 1882-1914



Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada

Figure 18.34: FLUX DE L'ENSEMBLE DES MARCHANDISES (QLSJ), 1911 ET 1914



Les flèches représentent des entrées et sorties de marchandises du territoire du QLSJ.

Échelle 1: 3 200 000

Source: CANADA. Ministère des Chemins de fer et Canaux. Statistiques des chemins de fer du Canada.

L'étude détaillée des mouvements des marchandises révèle une information intéressante qui peut laisser planer des doutes quant au lien existant entre l'essor de l'agriculture que connait la région et la présence du chemin de fer qui offrait un accès aux marchés extérieurs. Ces statistiques indiquent au premier abord, qu'en termes de tonnage, les produits forestiers comptaient comme étant les premiers utilisateurs du QLSJ, alors que toujours, suivant cet indice, l'industrie agricole ne l'utilisait que marginalement.

Dans un premier temps, il faut préciser que la prépondérance du bois n'est pas étonnante, car certains actionnaires de la compagnie étaient également propriétaires d'entreprises forestières. Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que le bois et ses produits dérivés sont plus denses que les produits agricoles, ce qui affecte du même coup toutes comparaisons. Toutefois, ces relevés démontrent l'importance que représentait le trafic créé par l'industrie forestière pour le transporteur, ce qui diverge du discours officiel des gestionnaires du chemin de fer qui invoquaient le rôle primordial que leur infrastructure jouerait dans l'accès aux marchés agricoles.

Comme le mentionne Séguin, la grille tarifaire du QLSJ et "l'éloignement [demeuraient] toujours un obstacle majeur à [...] l'épanouissement [de l'agriculture]" (52), ce qui n'empêcha pas l'émergence de quelques spécialités régionales fortement exportatrices comme l'industrie laitière. Nonobstant, ces faits, il ne faut pas sous-estimer la demande locale de ces denrées, générée par la croissance démographique qui eut pour conséquence d'absorber une part de cette production.

Il n'en demeure pas moins que ces statistiques dénotent une tendance. La vocation colonisatrice et agricole du chemin de fer fut utilisée comme prétexte par les entrepreneurs ferroviaires et industriels, afin d'obtenir l'aval des gouvernements et du clergé, facilitant l'ouverture de la région aux fins de l'exploitation forestière suivant les intérêts économiques des actionnaires de l'entreprise.

18.4 CONCLUSION

Le chemin de fer a soutenu incontestablement l'essor du Saguenay-Lac-Saint-Jean en l'aidant à tirer profit de ses conditions géographiques fondamentales dont la nature l'avait pourvu. La voie ferrée a permis la colonisation de terres jusque-là demeurées inexploitées ainsi que le désenclavement de la région au sein de l'État québécois.

---

(52) SÉGUIN, Normand (1977) Op.cit., p. 68.

Dans l'histoire des peuples, plus d'une fois le chemin de fer a été à la base du développement agro-forestier des fronts pionniers. L'étude effectuée par Liang démontre que, dès la fin du XIXe siècle, le développement du réseau ferroviaire chinois insuffla un essor aux échanges interrégionaux des produits agricoles. De plus, il initia une croissance de la production agricole dans les régions se trouvant dans sa sphère d'influence.

Au XIXe siècle, le rail a favorisé l'avance de l'oekoumène sur tous les continents (53). Le succès ou le revers de la valorisation de ces sols reposait en premier lieu sur l'efficacité de la politique ferroviaire nationale à doter un territoire d'une infrastructure optimisant les mouvements.

En plus d'organiser les échanges entre la région pionnière et la ville de Québec, la voie ferrée a permis de satisfaire les besoins alimentaires des citadins tout en comblant les ambitions investies par la bourgeoisie. Tous y trouvèrent leur compte. Les politiciens considéraient le Québec et du Lac St-Jean comme une grande oeuvre laissée au peuple québécois pour le bien de la colonisation, tandis que les capitalistes se dotaient d'un instrument les autorisant au commerce des ressources naturelles du pays.

Les changements introduits par le QLSJ ne se limitèrent pas à organiser une synergie entre deux pôles. A l'image de l'expérience ferroviaire russe (54) et de celles de plusieurs pays pionniers, les conséquences engendrées par l'avènement du chemin de fer débordèrent le modeste réaménagement de la circulation au sein de l'espace national. Il modifia la structure économique des zones désenclavées en encourageant un processus de spécialisation dans certaines productions, suivant les besoins de l'avant-pays.

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, le rail a accéléré la transmutation d'une structure économique traditionnelle centrée sur elle-même en un ordre apte à répondre aux préceptes du capitalisme fortement influencé par la demande extérieure. Une des principales conséquences de ce mouvement sera la naissance d'une économie à deux volets, l'une de marché et l'autre de subsistance. La première, qui tablait sur la spécialisation, était très productive au point de vue des extrants générés et arrimait sa raison d'être sur l'exportation. L'industrie laitière en constitue l'exemple par excellence. La seconde, adoptée par de nombreux exploitants agricoles, s'est axée davantage sur l'autoconsommation des *fruits* de la ferme plutôt que vers la recherche de gains monétaires.

---

(53) JOURNAUX, André (Dir.) (1966) Géographie générale. p. 982.

(54) SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Op.cit., pp. 1-74.

CONCLUSION

I. RÉSUMÉ DE LA THESE

L'impact sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional de la politique ferroviaire québécoise constituait un des objectifs fondamentaux sous-jacents à l'étude des activités du gouvernement du Québec dans ce secteur. En utilisant les fondements de la géographie des transports, l'auteur de la thèse a eu recours aux cadres conceptuels de ce champ disciplinaire afin de les appliquer à son objet de recherche. En mettant en pratique les travaux déjà engagés au Québec et à l'étranger, sa visée était l'analyse, à partir d'une approche systémique, des liens existants entre l'action gouvernementale et le développement du réseau ferroviaire. Un autre objectif était d'examiner la fonction que cet intervenant a occupée comme agent de promotion du transport sur rail. En cette matière, le rôle qu'ont pu avoir les politiques québécoises sur l'organisation spatiale et le développement économique régional n'avait pas encore été bien cerné. Cet exercice permettait d'approfondir quels furent les processus ayant autorisé ces interventions.

Sans égard à l'introduction, la thèse se divise en cinq parties dont le contenu s'harmonise dans l'intention de cerner la problématique à sa base. L'introduction en constitue la première section. Elle cherche à délimiter les cadres constitutifs de la recherche.

La première partie est d'une importance stratégique pour le déroulement subséquent de la thèse. Elle comporte la présentation du cadre conceptuel, du modèle et des hypothèses de recherche. Ils ont servi de catalyseur pour l'examen des rapports existant entre les variables à l'étude.

Les quatrième et cinquième chapitres de la deuxième partie se veulent un énoncé du cadre méthodologique de la thèse. On y révèle qu'elle adopte une méthode analytique qui s'appuie sur une logique déjà éprouvée en géopolitique mais dont les applications concordent avec les orientations de la thèse. Dans la première phase de la troisième partie, une revue des activités

ferroviaires de quelques pays évoluant dans un cadre constitutionnel semblable à celui du Québec, a permis de positionner le sujet de recherche. Dans le chapitre VII, en procédant à une rétroaction d'ensemble, on a précisé les retentissements de la souveraineté partielle de l'État québécois sur le transport sur rail et certaines répercussions en furent déduites.

La quatrième partie se veut une présentation de l'évolution de la politique ferroviaire depuis 1867. Le chercheur s'est intéressé à l'examen des éléments qui appuyèrent l'organisation de la politique. Dans un premier temps, les dépenses gouvernementales furent ventilées par région dans le dessein de reconnaître les zones favorisées par la politique ferroviaire. Subséquemment, cette présentation comporta, pour chaque période à l'étude, un exposé global du contexte géo-économique, juridique et administratif ayant enveloppé les interventions québécoises. Dans des chapitres distincts, la politique, ainsi que les activités qui en découlent, ont été présentées. L'ensemble de cette partie devait aider à jauger le dynamisme gouvernemental dans ce secteur. Ils ont pour but de cerner, par le biais de l'analyse de contenu, les assises ayant concouru à l'intervention gouvernementale en matière de transport sur rail.

Jusqu'à cette section, le cheminement adopté avait pour visée d'expliquer les motifs ayant contribué à la politique ferroviaire québécoise. Dans l'esprit de la dernière partie, la démarche scientifique empruntée est de type géographique. Par le biais de variables, l'impact de la politique sur l'aménagement du territoire et le développement économique régional a été mesuré globalement par le recours à une étude de cas. Dû à l'étendue temporelle de la thèse et dans l'intention de concentrer l'analyse, l'emphase fut mise sur un cas représentatif du contexte général prévalant pour toute la période. Par une étude de cas dont le point de mire était le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, un rapport indubitable entre la politique, l'aménagement du territoire et le développement économique régional des zones pourvues de ces infrastructures construites avec l'aide québécoise fut établie.

II. VÉRIFICATION DES HYPOTHESES DE LA RECHERCHE

Cette étude sur la politique ferroviaire québécoise avait pour ambition d'éprouver une hypothèse générale, ainsi que trois hypothèses de travail en relation avec la question générale et les questions spécifiques de la recherche. Au cours de ce long processus, le cadre conceptuel de recherche retenu ainsi que les techniques d'analyse des données ont concouru à cet exercice, ce qui permet maintenant de confirmer ou de désavouer les hypothèses.

Dans une première étape, le chercheur s'est attardé, par le recours à l'analyse de contenu, à vérifier *si la politique gouvernementale en matière de transport ferroviaire est le reflet des influences émanant des forces sociétales agissant sur le gouvernement du Québec.*

L'élaboration d'un modèle de recherche animé des fondements théoriques issus des travaux menés par Easton, Prescott et Pouliot, ainsi que du recours à une approche méthodologique adaptée aux besoins de la thèse, expliquent sans nul doute la valeur des résultats obtenus. A la lumière des documents analysés, il est indéniable que cette première hypothèse est confirmée dans son ensemble. Il y a un rapport significatif entre le démarchage effectué par les forces sociétales et les décisions adoptées et appliquées par les gouvernants, malgré le fait que cette corrélation ne peut être qualifiée de parfaite.

Il appert sans le moindre doute que globalement, pour la période de référence 1867-1990, les agents sociétaux ont joué un rôle majeur dans le développement de la politique ferroviaire. Ces forces furent la caution morale des gouvernants qui s'appuyèrent sur leurs revendications et leurs idéologies dans le dessein d'intervenir dans ce secteur. Toutefois, au sein des forces sociétales, tous les acteurs n'eurent pas un poids égal lorsqu'ils effectuèrent du démarchage auprès de l'appareil politique. Durant la période 1867-1920, ce furent les entrepreneurs privés et, dans une moindre mesure, le clergé qui, appuyés par le peuple, veillaient à pénétrer le système gouvernemental en vue d'obtenir des subsides ferroviaires. Leur argumentation tablait essentiellement sur l'urgente nécessité d'un soutien financier gouvernemental pour aider à la colonisation du territoire et à l'agriculture. Le chemin de fer était *vendu* aux gouvernants comme étant un puissant agent d'impulsion sans lequel les régions qui en seraient dépourvues étaient appelées à stagner sur le plan socio-économique.

Au cours des décennies 1970 et 1980, de nouveaux acteurs prirent place, reflet de l'évolution de la société québécoise et des préoccupations des intervenants. Désormais, ce sont les municipalités et les groupes issus de la population qui détenaient la prééminence dans le discours, ainsi que dans les actions dirigées vers les voies d'entrées du système gouvernemental québécois. Toutefois, le processus d'accès au gouvernement demeure presque identique à celui ayant prévalu durant la première phase, exception faite de l'addition de nouvelles structures politiques et administratives qui encadrent l'action des forces sociétales. Les Commissions parlementaires en constituent l'exemple par excellence qui favorisa une démocratisation des canaux d'entrée au sein de l'appareil gouvernemental. Au cours de cette troisième époque, c'est davantage le transport ferroviaire urbain qui intéresse les forces sociétales, tandis que le

gouvernement cherche à agir dans ce secteur, non seulement parce qu'il se préoccupe d'aménagement du territoire, mais surtout en vue d'appuyer l'émergence d'une industrie du matériel ferroviaire en terre québécoise qui ne peut que bénéficier de grands projets de construction de métros, de systèmes légers sur rail et de trains de banlieue.

Même si leurs actions ne constituent pas l'unique ferment pouvant expliquer l'intervention du gouvernement du Québec en matière de transport sur rail, il appert que les initiatives de ces groupes sociétaux ont été les véritables déclencheurs de l'intervention québécoise. Cela démontre que nonobstant le potentiel géographique d'un espace, l'exploitation de ses possibilités est intimement liée aux décisions politiques et économiques. L'environnement extérieur et les interactions propres au système québécois ont souvent eu préséance sur les conditions biophysiques du territoire qui ont constitué des éléments d'appui au développement, lorsque les autorités québécoises eurent à entériner des décisions majeures en vue de favoriser l'expansion du réseau ferroviaire.

Malgré tout, les forces sociétales québécoises ne peuvent se targuer d'avoir elles-mêmes généré la totalité des conditions politiques, économiques et technologiques ayant contribué à leurs actions. La vocation octroyée aux chemins de fer par les agents sociétaux varia d'une époque à une autre, suivant non seulement les mouvements idéologiques (p. ex. l'agriculturisme) présents au sein de l'État québécois, mais également selon des courants géo-économiques exogènes intimement liés à des éléments issus de l'extérieur du système.

Nonobstant l'influence externe, la politique ferroviaire a été modelée également par des événements engendrés à l'étranger, comme le développement de la technologique ferroviaire ainsi que la conjoncture économique internationale. Ceci fut particulièrement vrai au cours de la première phase de la politique, alors que les actions ferroviaires sur le territoire québécois sont commandées davantage par les pressions issues de l'environnement canadien et international. Les forces intervenaient généralement pour recueillir les bénéfices que le développement du chemin de fer avait entraîné en Europe et aux États-Unis. Le rail constituait un symbole de puissance géopolitique qui allait permettre aux Québécois d'aménager un territoire encore vierge tout en se donnant un instrument de développement, qui à l'image des grandes nations l'ayant adopté, engendra une impulsion économique sans précédent créatrice de richesses et d'emplois.

Durant la troisième phase de la politique qui débuta en 1971, les forces qui, sans exclure l'influence issue de l'environnement extérieur, sont motivées avant tout par la volonté de résoudre des problèmes urbains ayant pris racine au sein du territoire québécois. Ceci est

intimement aggloméré au type de transport sur rail qui occupe désormais une grande place dans le discours, soit celui à vocation urbaine, tandis que celui dit conventionnel suscitait moins l'intérêt des émetteurs. Les agents avaient compris qu'en matière de transport sur rail conventionnel, c'était vers le gouvernement fédéral que leurs demandes devaient être acheminées, tandis qu'en ce qui concerne un projet ferroviaire de nature urbaine, il fallait orienter son message vers le gouvernement du Québec, maître d'oeuvre du transport collectif, suivant le partage des pouvoirs constitutionnels.

Lorsque la politique ferroviaire a été dynamique, soit entre 1867 et 1920 et depuis 1971, la représentativité géographique du discours des forces sociétales et gouvernementales a eu tendance à s'arrimer dans le même sens. Cette tendance laissait poindre que le même phénomène d'harmonie régionale serait relevé logiquement dans la distribution spatiale des subventions aux chemins de fer.

L'influence des agents sociétaux a été moins grande en ce qui concerne la répartition géographique des subsides aux chemins de fer. Ce constat est vérifiable pour l'ensemble des époques. Au cours de la première période de la politique, toutes les demandes adressées par les forces sociétales ne recevaient pas automatiquement un acquiescement des autorités. Avant d'octroyer une assistance financière à une entreprise ferroviaire, le gouvernement devait tenir compte de certains critères plutôt informels. Même s'il arrivait à établir quelques consensus sur cette distribution des deniers publiques, le gouvernement se devait de respecter certains impératifs économiques en tant que dépositaire de la santé économique de l'État, tout comme de la rencontre de certains impératifs de nature plus électoraliste.

Les gouvernants ont donc conservé un certain degré d'affranchissement face aux forces sociétales. Ils s'opposèrent à plusieurs demandes de subventions qui leur ont été formulées. A cet égard, ne citons que les projets de chemins de fer devant relier le Nord-du-Québec et le Labrador qui reçurent des fins de non recevoir. Cette attitude corrobore la pensée de Pelletier (1989) qui souligne:

> [qu'] un parti qui n'est pas uniquement à la remorque de la société, qui ne cherche pas simplement à s'ajuster à un marché politique, mais qui entend également agir comme une force capable d'apporter des changements au sein de la société. Agent de transformation sociale, le parti doit disposer d'une marge non négligeable d'autonomie en référence à cette capacité dont il dispose d'intégrer *à sa manière* les influences multiples qui pèsent sur lui afin de dégager des orientations politiques et

> des programmes d'action qui lui soient propres. Il s'agit donc ici d'une autonomie réelle, mais non totale ou absolue. (1)

Quant au géographe Wolkowitsch (1973), ses propos correspondent à la tendance observée plus particulièrement au cours de la période 1971-1990, où les planificateurs gouvernementaux ont occupé une place souvent plus importante que les forces sociétales auprès des politiciens dans la réalisation ou le rejet de projet ferroviaire. Au fil des ans, ces technocrates, en nombre sans cesse important au sein de l'appareil gouvernemental, sont en quelque sorte devenus un nouveau pouvoir décisionnel qui détient une vaste influence encore mal évaluée de nos jours.

> La réalisation de nouvelles infrastructures de transport déchaîne les passions entre les constructeurs de matériel et d'installations - celles-ci changeant avec les techniques -, entre les villes qui luttent pour obtenir les tracés favorables à leur croissance, entre les branches d'activité lésées ou avantagées par le passage de la voie nouvelle [...]. La décision du pouvoir politique n'apparaît pas comme un arbitrage entre l'intérêt collectif et celui des groupes de pression, mais plutôt comme la traduction de l'équilibre des forces réalisé à un moment donné entre les divers intérêts en jeu. Le choix est sans doute le fait du personnel politique, mais ce dernier est fortement influencé par les milieux économiques et par les projets présentés par les techniciens. (2)

Un autre constat permet de déduire que, lorsque les conditions économiques étaient moins intéressantes (p. ex. période de chômage élevé), les gouvernants étaient plus attentifs aux demandes des forces sociétales, alors que la situation inverse est relevée quant la conjoncture économique ne nécessitait pas cette intervention.

Ainsi l'industrialisation progressive du Québec au début du XIXe siècle rendit inutile de nouveaux investissements majeurs dans ce secteur, sachant que les nouvelles usines qui s'établissaient sur le territoire étaient des créatrices d'emplois. Alors que la politique ferroviaire ayant dominé entre 1867 et 1920 est essentiellement dominée par des considérations visant à concourir à la survie d'un peuple soucieux d'enrayer l'exode de ses forces vives vers les États-Unis, la politique des années 1970, 1980 et 1990 vise notamment à assurer le développement d'un secteur industriel, soit celui de la fabrication de matériel roulant de chemins de fer.

---

(1) PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa: 1944-1970. p. 373.

(2) WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. p. 148.

Abordons maintenant l'interprétation de la seconde hypothèse de travail afin de savoir si *le gouvernement du Québec, par son intervention dans le secteur du transport ferroviaire, contribue à l'aménagement du territoire et au développement économique régional.*

Pour plusieurs régions du Québec, sans l'apport financier distribué par le trésor québécois, de nombreuses communautés seraient demeurées isolées des grands marchés nord-américains. Trop occupé à distribuer des fonds pour l'extension du réseau ferroviaire dans les provinces situées à l'ouest du Québec, le gouvernement canadien hésitait à verser copieusement des deniers à ces dizaines d'entreprises ferroviaires québécoises qui virent le jour. Dans l'intention de contrebalancer cette situation et malgré ses faibles ressources financières, le gouvernement du Québec dut supporter ce développement en contribuant à la construction de plusieurs centaines de kilomètres de voies ferrées qui constituent l'ossature du réseau ferroviaire contemporain de l'État québécois. Ne songeons ici qu'aux chemins de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, au Québec Central, ainsi qu'au Québec et du Lac St-Jean.

L'étude de cas du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean est une preuve de l'efficacité de l'aide apportée par le gouvernement à une entreprise ferroviaire lorsque ses destinées étaient scrupuleusement encadrées par la communauté locale (p. ex. marchands de la ville de Québec), ainsi que par les députés siégeant à l'Assemblée législative. La ville de Québec et le gouvernement disposaient de représentants au Conseil d'administration du QLSJ, ce qui favorisa une utilisation plus saine des deniers publiques.

L'apport financier du trésor québécois démontre que, pour une région comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'avènement du rail a été bénéfique pour son essor économique. La voie ferrée concourra à mettre en valeur l'environnement physique du territoire pour exporter vers les grands marchés nord-américains ses produits agro-forestiers.

Toutefois, une des faiblesses de cette politique fut son caractère essentiellement non-interventionniste où le pouvoir public se bornait à distribuer sur le territoire des deniers et à assurer un suivi minimal des travaux de construction. Cette politique qui tablait sur la confiance envers l'entreprise privée fit abstraction du fait, contrairement au cas australien où les gouvernants avaient compris ce problème, que les compagnies ferroviaires québécoises ne disposaient pas des capitaux nécessaires qui leur auraient assuré une santé financière adéquate. C'est pour cette raison et dû à la configuration de leurs réseaux qu'elles n'ont pu conserver leur autonomie face aux compagnies de chemins de fer continentales qui les intégrèrent dans leur organisation. Ceci aura pour conséquence que la quasi-totalité des kilomètres de voies ferrées

subventionnées furent déclarés être à l'avantage général du Canada et absorbés par des entreprises à vocation pan-canadienne.

Ce mouvement n'est point une manifestation isolée mais plutôt un phénomène structural propre à la société québécoise qui persista jusqu'au début des années 1970, reflet de la fragilité de la structure économique du Québec. Lorsque leurs entreprises atteignaient une taille respectable, les capitalistes francophones avaient tendance à les céder à des étrangers, quelques fois par manque d'intérêt, mais surtout en raison d'une insuffisance de capitaux disponibles sur le marché québécois qui auraient pu appuyer leur expansion. Ainsi plutôt que d'unifier leurs forces, les compagnies ferroviaires québécoises se morcelèrent au profit des deux grands groupes de chemins de fer canadiens-anglais.

Quant à la période plus contemporaine, celle où la politique ferroviaire s'orienta vers les besoins urbains de la métropole, il est encore trop tôt pour jauger les retombées de cette politique. Toutefois, il s'avère que le gouvernement du Québec par des dispositions législatives et politico-administratives, s'est octroyé les moyens en vue d'influencer, selon ses plans de développement territorial et économique, l'organisation du transport ferroviaire dans la région de Montréal. En tant que principal agent de financement de ces infrastructures, il intervient constamment dans leur processus de planification.

Dans le dossier du transport ferroviaire conventionnel, l'apathie enregistrée depuis le début du XXe siècle au sein du gouvernement se poursuit, nonobstant la modernisation de la société québécoise, au cours des décennies 1970 et 1980. A l'exception du député de Lévis, Jean Garon, la plupart des membres de l'Assemblée nationale ne sont pas conscientisés à l'importance qu'occupe le transport sur rail à l'égard de l'aménagement du territoire et du développement économique régional. Leurs rares incursions sont davantage marquées par une critique des actions fédérales, sans pour autant proposer de solutions qui permettraient de doter l'État québécois d'un système ferroviaire organisé en fonction de ses besoins géopolitiques et économiques.

Par ailleurs, l'absence de culture ferroviaire au sein de l'Administration, ainsi qu'une profonde méconnaissance du transport sur rail, sont les ferments du manque d'initiative dont fait preuve, depuis plusieurs décennies, le gouvernement dans ce secteur. Seul le Service ferroviaire, qui est une branche administrative du ministère des Transports, échappe à ce constat sombre. Malgré le peu de ressources financières et humaines qui sont affectées, le travail du personnel de ce service

contribue à la défense de la cause ferroviaire au sein du gouvernement nonobstant que sa contribution soit proportionnelle à l'intérêt investi par les dirigeants québécois.

Quant à la troisième et dernière hypothèse, elle cherchait à vérifier si *le gouvernement du Québec, en raison de sa souveraineté partielle en matière de transport ferroviaire n'est pas en mesure de contrôler entièrement l'aménagement du territoire et le développement économique régional.*

A la lumière des constats qui ont émergé, le transport sur rail doit être perçu comme un outil de valorisation de la puissance étatique, tout comme la plupart des autres modes de déplacement qui détiennent ce potentiel. Toutefois, afin de profiter de ce pouvoir, les moyens de transport doivent être sous le contrôle du gouvernement s'il entend y recourir pour effectuer un aménagement volontaire du territoire.

Nonobstant ces considérations, il appert que la souveraineté partielle ne constitue qu'une cause fragmentaire et davantage politique, expliquant le peu de place que le gouvernement du Québec occupa dans ce secteur à partir de la décennie 1900 et jusqu'au commencement des années 1970.

Nous en sommes venus au constat que c'est plutôt le coût généré par la première phase de la politique ferroviaire (1867-1920), dont le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, qui constitua la pièce de résistance, laissant un goût amer aux dirigeants de l'État québécois. Ce désengagement des activités ferroviaires, qui peut être qualifié de syndrome du QMOO, contribua à bloquer pendant plusieurs décennies toute implication directe du gouvernement dans ce secteur. Cette *aventure* contribua au renforcement de la doctrine économique du laisser-faire non seulement en matière de transport sur rail, mais également dans plusieurs secteurs d'activités socio-économiques de l'État québécois, et ce, jusqu'au début de la décennie 1960.

Dans un autre ordre d'idée, l'utilisation du pouvoir déclaratoire par le Parlement central et l'extension des réseaux continentaux du Canadian Pacific et du Canadian National jouèrent à l'encontre des intérêts du Québec, en raison davantage du mode d'intervention adopté par le gouvernement québécois qui consistait à verser des subsides aux entreprises ferroviaires que d'une volonté délibérée et mal intentionnée des autorités canadiennes. A quelques exceptions près (p. ex. Québec et du Lac St-Jean et Québec Central), l'Assemblée législative n'a pas songé utile d'exercer son autorité sur les compagnies subventionnées, ce qu'elle aurait pu faire par l'obtention d'un certain pourcentage d'actions en échange des subsides octroyés. Cela aurait permis au gouvernement d'exercer un droit de regard minimal sur leurs orientations en fonction des besoins du Québec. Par ailleurs, la plupart de ces chemins de fer ayant été principalement

conçus pour servir d'embranchements régionaux et secondaires aux lignes transcontinentales, avant 1920, ils furent, pour la plupart, intégrés aux réseaux du CN Rail ou du CP Rail.

D'autre part, le recours aux subsides à l'entreprise privée pour favoriser l'essor du réseau ferroviaire québécois fut un mauvais choix politique. Malgré le fait qu'il respectait le cadre idéologique en vigueur, la principale conséquence de cette action, utilisée entre 1867 et 1930, sera d'endetter le trésor public pour des extrants (c.-à-d. des voies ferrées) qui furent absorbés, à moyen terme, au sein de deux grandes entreprises contrôlées par des éléments évoluant dans l'environnement canadien et dont les intérêts ne coincidaient pas toujours avec la vision de développement de l'État québécois. Le gouvernement du Québec aurait pu garder la mainmise sur le réseau subventionné s'il avait exigé que son aide soit compensée par un nombre de parts en actions équivalent à sa contribution. Dans plusieurs cas, s'il avait considéré cette option, le gouvernement aurait été l'actionnaire majoritaire de ces entreprises ferroviaires et, par le fait même, le maître de leurs destinées.

La Colombie-Britannique et l'Ontario ont prouvé qu'à l'intérieur du cadre constitutionnel canadien, un État fédéré pouvait intervenir de manière efficace dans ce secteur, par le biais de la propriété publique de ces infrastructures. Il est évident que c'est plutôt le mode d'intervention retenu, soit le versement de subsides sans quasi-contrôle sur les extrants de la politique, qui est davantage responsable de la situation qui subsista en terre québécoise. Les entreprises à but lucratif subventionnées en raison de leur nature régionale et de la faiblesse de leur capital, ne détenaient pas cette puissance et les avantages dont le gouvernement aurait bénéficié s'il avait été propriétaire de ces chemins de fer.

Avant de terminer cette thèse, il faut considérer l'hypothèse générale de la recherche dans le dessein de savoir si *la finalité du transport est celle de contribuer à l'exercice de la puissance de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement économique régional.*

Il est indubitable à la lueur des conclusions que le transport contribue à la puissance d'un État. Toutefois, afin de maximiser ce facteur, le gouvernement doit sélectionner le ou les moyens d'interventions qui convergeront dans la réalisation de cet objectif. En complément à la contribution novatrice et originale du professeur Pouliot (1980) qui a proposé un schéma d'analyse de la relation transport et géopolitique (3), il appert que le choix du mode

---

(3) POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique.

d'intervention optimal doit être établi en fonction des buts recherchés. Dans le cas étudié, ces objectifs réfèrent à l'aménagement du territoire et au développement économique de l'État québécois.

Dans cet esprit, il existe plusieurs méthodes d'action, lesquelles s'étendent à l'intérieur d'une large gamme d'options allant du laisser-faire absolu au monopole public des transports. C'est à l'intérieur de ces extrêmes qu'une préférence doit être envisagée, suivant la volonté de raffermir la puissance d'un État ainsi que des attentes investies par la communauté québécoise quant au produit et à l'objet final désiré.

Un gouvernement n'ayant pas d'ambition d'intervention volontariste sur son aire de souveraineté, mais ne voulant pas contrecarrer la population et certains entrepreneurs privés, adoptera une politique ferroviaire tablant sur l'octroi de subsides, sans exiger en contrepartie la production de certaines retombées quant à l'aménagement du territoire et au développement économique. C'est la situation qui prévalu entre 1867 et 1920.

A l'opposé, des gouvernants dont les préoccupations sont centrées sur ces deux dernières ambitions se donneront les moyens en vue d'agir efficacement sur le territoire. C'est dans cette tendance que se situait le gouvernement du Parti québécois lorsqu'il proposa, en 1977, son option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, auxquelles furent liées les orientations des plans de développement du transport ferroviaire sur ce territoire. A l'égard de cette propension, le géographe Raffestin (1980) souligne avec compréhension l'imbrication existant entre le transport et la géopolitique, ainsi que les désirs sous-jacents, sachant que:

> Les réseaux sont non seulement le spectacle du pouvoir, mais ils sont encore à l'image du pouvoir. [...]
>
> Qui cherche à prendre le pouvoir s'empare progressivement des réseaux de circulation et de communication: contrôle des axes routiers et ferroviaires [...]. Contrôler les réseaux c'est contrôler les hommes et c'est leur imposer un ordre nouveau qui se substituera à l'ancien. [...]
>
> [...suivant les aspirations sous-jacentes de l'État québécois...]
>
> Il est significatif de mettre en évidence que le Japon, immédiatement après son ouverture au monde moderne, s'est empressé d'introduire des technologies relatives à la circulation et à la communication. C'est significatif car c'est une stratégie d'État moderne qui pour s'affirmer et maintenir son pouvoir crée des réseaux qui s'inscrivent dans une stratégie à petite échelle qui s'accompagne du développement des constructions navales et de chemins de fer. [4]

---

(4) RAFFESTIN, Claude (1980) Pour une géographie du pouvoir, pp. 188, 192 et 222.

Il ne suffit pas qu'un gouvernement intervienne dans un secteur pour qu'il bénéficie automatiquement de cette puissance tant convoitée qui lui permettra d'agir et de maîtriser les destinées de son territoire tout en y affirmant sa souveraineté. Il doit veiller à s'octroyer les bons moyens pour procéder en ce sens, soit en ayant notamment recours à la propriété étatique des infrastructures ferroviaires ou à un contrôle serré des orientations entérinées par une entreprise privée ou publique utilisatrice des fonds gouvernementaux. Cela lui permet, dans un cadre d'ensemble, de diriger les destinées de l'État selon l'intérêt public et les objectifs de développement régional et national préalablement élaborés.

L'expérience montréalaise du transport ferroviaire urbain a prouvé cette nécessité de choisir ces moyens, en vue d'atteindre les objectifs que se sont fixés les gouvernants et la puissance qu'ils veulent s'octroyer dans le dessein de mieux agir sur l'État. Depuis le début des années 1970, le gouvernement du Québec exerce un pouvoir dominant dans la construction du réseau desservant la grande région métropolitaine.

La notion de service public l'ayant emporté sur la rentabilité économique de ce service, les pouvoirs étatiques furent amenés à participer à la gestion directe du transport en commun urbain. Nonobstant, l'importance qu'occupait ce concept de service à la communauté dans le discours, les autorités québécoises, inspirées sans nul doute de l'expérience japonaise, voulaient que l'extension du réseau de transport sur rail urbain devienne la *rampe de lancement* d'une industrie nationale et diversifiée de fabrication de matériel ferroviaire.

En conclusion, la puissance de l'État variera donc en vertu des moyens fonctionnels utilisés, des ambitions investies et des courants idéologiques ayant influencé l'État québécois. Depuis 1867, l'évolution de la politique ferroviaire québécoise est là pour le démontrer.

III. PERSPECTIVES FUTURES DE RECHERCHE

Au Québec, l'étude du transport sur rail constitue un domaine encore vaste à explorer qui s'offre aux géographes et aux spécialistes des autres sciences humaines. C'est dans cet esprit que nous entendons présenter brièvement quelques avenues de recherche qui devraient être développées. Cela doit contribuer au progrès des connaissances sur le réseau ferroviaire québécois.

Dans un premier temps, il serait souhaitable que des monographies régionales portant sur des compagnies de chemins de fer opérant au Québec soient entreprises afin de mieux cerner les

impacts géopolitiques et géo-économiques qu'elles ont générées sur le territoire. Les archives des fonds gouvernementaux québécois et canadiens, quoique présentant certaines lacunes mentionnées antérieurement, constituent un riche bassin de renseignements encore mal exploités qui offre un potentiel afin de soutenir la réalisation de travaux qui pourront s'avérer très intéressants. Cet apport doit favoriser l'analyse de facettes cachées ou encore mal cernées du développement économique de l'État québécois.

Les chemins de fer de colonisation des régions des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue de même qu'une compagnie à vocation agricole et industrielle, comme le Québec Central, desservant l'Estrie et la région de Québec méritent une attention toute particulière, d'autant plus que ces entreprises ont laissé une documentation administrative considérable qui ne demande qu'à être interprétée et analysée par les chercheurs.

Par ailleurs, les ambitions investies de la fin du XIXe siècle jusqu'aux années 1980 (p. ex. le projet Ferchibal), par plusieurs membres des forces sociétales et gouvernementales dans des projets sans lendemain de chemins de fer vers le Nord-du-Québec et le Labrador, devraient faire l'objet d'une attention approfondie. Ces travaux permettraient de mieux connaître les fondements de ces initiatives appelées à favoriser une meilleure ouverture de l'économie québécoise vers le continent européen afin, notamment, de réduire son assujettissement aux marchés canadien et étatsunien.

Jusqu'à maintenant les axes de recherche qui devraient être privilégiés se circonscrivent à l'examen de problématiques et de thèmes s'insérant dans le passé proche ou lointain de l'État québécois. Toutefois, il serait également souhaitable que des études soient entreprises en vue d'appuyer le développement futur du transport ferroviaire au Québec. Dans un environnement socio-économique et politique qui devrait favoriser une prise en charge de plus en plus importante des chemins de fer par des intervenants québécois, il s'avère essentiel de bien connaître ce secteur afin d'annihiler dans la mesure du possible des bévues qui auraient pour conséquence d'handicaper le développement de l'État québécois.

Dans ce contexte, il faudra favoriser l'étude d'expériences étrangères qui devraient aider le Québec à trouver sa voie dans le développement d'un modèle original et adapté de politique ferroviaire intégrée apte à répondre aux défis futurs, ainsi qu'à ses besoins. Pour mener à bien cette tâche, les chercheurs québécois devront s'intéresser aux politiques ferroviaires de diverses nations. Dans cette optique, ils s'attarderont notamment à l'examen des modes d'interventions adoptés aux technologies en usage, ainsi qu'aux impacts sur l'aménagement du territoire et sur le

développement économique régional. Cela sera fait dans l'intention de mieux assimiler les fondements ayant mené à la production d'extrants désirables ou désavantageux pour un espace.

Des études plus sectorielles devraient être conduites dans le dessein d'en savoir plus sur l'influence qu'a le transport ferroviaire urbain sur la géographie montréalaise ou la présence du traversier-rail de la COGEMA sur l'économie de la Côte-Nord et de l'Est du Québec. De plus, une dissection systématique de la législation ferroviaire en vigueur au Québec devrait tenter de cerner la portée encore mal jaugée sur l'aménagement du territoire de ces dispositions adoptées par l'Assemblée nationale, ou le Parlement canadien au fil des dernières décennies.

Finalement, une analyse de la contribution de l'industrie du matériel ferroviaire devrait être entreprise dans le dessein de mieux comprendre sa contribution au développement économique de la nation et de certaines régions. A titre d'exemple, il serait intéressant de connaître l'apport socio-économique pour l'ensemble du Québec, ainsi que pour une localité comme La Pocatière, de l'activité générée par une entreprise multinationale comme Bombardier oeuvrant dans la fabrication de matériel roulant de chemins de fer.

Il est bien évident que les propositions qui viennent d'être introduites ne sont pas exhaustives. Elles ne sont que quelques voies qui devraient guider de futurs chercheurs intéressés à l'amélioration du savoir dans ce domaine de recherche prometteur. Nonobstant le sujet retenu, celui qui s'y intéressera devra tenir compte du caractère interdisciplinaire implicite à la réalisation d'une telle étude. Le chercheur devra faire appel au savoir actuel de plusieurs disciplines, tels le droit, l'histoire et la science politique, sans quoi il se privera d'éléments importants qui emmeneront la production d'un exposé partiel de situations souvent complexes, comme c'est si souvent le cas en matière de transport sur rail.

BIBLIOGRAPHIE

ADIE, Robert et THOMAS, Paul (1987) Canadian Public Administration: Problematical Perspectives. Scarborough: Prentice-Hall, 629 p.

ANDRÉ, Albert (1980) L'expression graphique: cartes et diagrammes. Paris: Masson, 223 p.

ANGERS, François-Albert (1964) Réflexions sur l'équilibre interrégional. L'Actualité économique. 39 (3-4): 658-662.

APPLEYARD, Donald (1971) Social and Environmental Policies for Transportation in the 1970's. Berkeley: University of California, Institute for Urban and Regional Development, 21 p.

ARMSTRONG, Robert (1984) Structure and Change: An Economic History of Quebec. [s.l]: Gage Publishing, 295 p.

ASSELIN, Maurice (1982) Aspects géopolitiques de la colonisation de l'Abitibi. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Mémoire de maîtrise, 223 p.

ASSELIN, Maurice (1982) La colonisation de l'Abitibi: un projet géopolitique. Rouyn: Collège de l'Abitibi-Témiscamingue, Département d'histoire et de géographie, 171 p.

ASSELIN, Pierre. Dix villes pourraient perdre le service du train. Le Soleil. 9 septembre 1988.

ASSELIN, Pierre. Le Canadien National est prêt à vendre toutes ses lignes secondaires au Québec. Le Soleil. 8 avril 1989.

ASSOCIATION CANADIENNE DES ÉDUCATEURS DE LANGUE FRANCAISE (1967) Esquisses du Canada Français. Montréal: Fides, 450 p.

ASSOCIATION TOURISTIQUE DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN-CHIBOUGAMAU (1988) Guide touristique: Saguenay-Lac-St-Jean-Chibougamau. Québec: Ministère du Tourisme, 80 p.

AUCLAIR, Élie (1930) Le Curé Labelle: Sa vie et son oeuvre. Montréal: Beauchemin, 271 p.

AUSTRALIE. Australian Information Service (1982) Railways in Australia. Canberra: Department of Administrative Services, 4 p.

AYDALOT, Philippe (1985) Économie régionale et urbaine. Paris: Économica, 487 p.

BACCIGALUPO, Alain (1978) Les grands rouages de la machine administrative québécoise. Montréal: Agence d'Arc, 624 p.

BALTHAZAR, Louis (1986) Bilan du nationalisme au Québec. Montréal: L'Hexagone, 212 p.

BATES, Stewart (1937) Histoire financière des gouvernements canadiens. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 321 p.

BEAUCHEMIN, L-E. (1929) La question des chemins de fer dans la Province de Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence.

BEAUDOIN, Gérald (1983) Le partage des pouvoirs. Ottawa: Éditions de l'Université d'Ottawa, 432 p.

BEAUDRY, Richard (1978) Dans la perspective d'une politique des transports au Québec. -In: TELLIER, Luc (Dir.) Problèmes actuels de l'économie du Québec. Montréal: Quinze, pp. 319-339.

BEAULIEU, Jean-Marie (1951) La compagnie du Canada and Gulf Terminal Railway. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence, 105 p.

BÉLANGER, Laurent et al. (1983) Gestion des ressources humaines: une approche globale et intégrée. Chicoutimi: Gaëtan Morin éditeur, 432 p.

BÉLANGER, Yves et FOURNIER, Pierre (1987) L'entreprise québécoise: Développement historique et dynamique contemporaine. Montréal: Hurtubise HMH, 187 p.

BELLAVANCE, Michel (1985) Les politiques gouvernementales: Élaboration, gestion et évaluation. Montréal: Agence d'Arc, 268 p.

BELLEMARE, Jean-Guy (1947) Les principes de l'histoire financière du gouvernement de la province de Québec. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de maîtrise, 115 p.

BENJAMIN, Jacques et O'NEILL, Pierre (1978) Les mandarins du pouvoir: L'exercice du pouvoir au Québec de Jean Lesage à René Lévesque. Montréal: Québec-Amérique, 285 p.

BERELSON, Bernard (1952) Content Analysis in Communication Research. Glencoe: Free Press, 220 p.

BERGERON, Pierre (1983) La gestion moderne: théorie et cas. Chicoutimi: Gaëtan Morin Éditeur, 420 p.

BERGEVIN, Jean-Baptiste (1945) Le chemin de fer Québec-Saguenay. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de licence, 54 p.

BERNIER, Gérard et BOILY, Robert (1986) Le Québec en chiffres de 1850 à nos jours. Montréal: Montréal: ACFAS, 389 p.

BERTON, Pierre (1971) The Great Railway 1881-1885: The Last Spike. Toronto: McClelland and Stewart, 478 p.

BLACK, Conrad (1977) Duplessis: Le pouvoir. Montréal: Éditions de l'Homme, 623 p.

BLACK, W. et HUTTON, C. (1977) Bassin arctique de l'Ontario. Ottawa: Environnement Canada, 106 p.

BLAIS, André (1979) La politique agricole du gouvernement québécois 1952-1973. Recherches sociographiques. 20 (2): 174-203.

BLANCHARD, Raoul (1935) L'est du Canada Français: Province de Québec: Tome Deuxième. Montréal: Beauchemin, 336 p.

BLANCHARD, Raoul (1960) Le Canada français: Province de Québec. Montréal: Arthème Fayard, 314 p.

BOILEAU, Gilles (1977) Le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Québec: Éditeur officiel du Québec, 179 p.

BOISMENU, Gérard (1981) Le Duplessisme: Politique économique et rapports de force 1944-1960. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 423 p.

BOIVIN, Gilles. Jean Garon prétend que Via Rail favorise l'Ouest aux dépens du Québec. Le Soleil, 11 octobre 1989.

BOIVINEAU, Jean-François (1977) Étude sur la ligne ferroviaire des Deux-Montagnes. Montréal: Université de Montréal, Département d'économique, Mémoire de maîtrise, 219 p.

BOMBARDIER (1987) Solutions. Boucherville: Division du transport en commun, 8 p.

BORGEAT, Louis et al. (1982) L'Administration québécoise: organisation et fonctionnement. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 268 p.

BOUCHARD, Russel (1988) Le Pays du Lac-Saint-Jean. Chicoutimi: Russel Bouchard, 241 p.

BOUCHER, Louis-J. (1984) Idéologies de développement chez une élite régionale: le cas du projet de chemin de fer Montréal-Occidental (1867-1897). Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Mémoire de maîtrise. 139 p.

BOULARD, René (1983) Notes du cours: Recherche empique. Sainte-Foy: Université Laval, Département de relations industrielles, 303 p.

BOWMAN, Isaiah (1931) The Pioneer Fringe. New-York: American Geographical Society, 361 p.

BRAULT, Lucien (1937) Le premier chemin de fer au Canada. Ottawa: Université d'Ottawa, Département d'histoire, Mémoire de maîtrise, 126 p.

BROSSARD, Jacques (1972) Le Québec possède-t-il son territoire. Maintenant. 114: 9-14.

BUIES, Arthur (1880) Le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean. Québec: A. Côté, 337 p.

BUTLIN, N. (1964) Investment in Australian Economic Development 1861-1900. Cambridge: Cambridge University Press, 477 p.

CAMUS, Michel et ROY, Louise (1977) Impact social d'un réseau express métropolitain sur la population de la région. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp.71-286.

CANADA. Bureau des relations fédérales-provinciales (1989) Répertoire des programmes et activités fédéraux-provinciaux. Ottawa: Ministère des Approvisionnements et Services.

CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Canada: 1867-1939: Volume 1. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 285 p.

CANADA. Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces (1940) Recommandations Volume II. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 310 p.

CANADA. Conseil du Trésor (1981) Principes pour l'évaluation des programmes par les ministères et organismes fédéraux. Ottawa: Division de l'évaluation de programme, 48 p.

CANADA. Conseil du Trésor (1981) Guide sur la fonction de l'évaluation de programme. Ottawa: Division de l'évaluation des programme, 93 p.

CANADA. Groupe de travail chargé de l'examen des programmes (1985) Croissance économique: Transports. Ottawa: Groupe d'étude, 433 p.

CANADA. Ministère des Chemins de fer et des Canaux (1912) Statistiques des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1911. Ottawa: C-H. Parmelee, 215 p.

CANADA. Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (1984) L'industrie canadienne du minerai de fer: Problèmes actuels et entrevus. Ottawa: Division des minéraux ferreux, 126 p.

CANADA. Ministère de l'Expansion économique régionale et QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1974) Entente-cadre de développement pour le Québec. Québec: Édition conjointe, 30 p.

CANADA. Ministère des Transports (1938) A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836-1937. Ottawa: J-O. Patenaude, 765 p.

CANADA. Ministère des Transports (1970) New Montreal International Airport Project: Transportation Research Study Volume I. Summary. Montréal: Kates, Peat, Marwick, 18 p.

CANADA. Statistique Canada (1980) Comment obtenir et utiliser les statistiques: Guide général de Statistique Canada. [s.l.:s.n], 62 p.

CANADA. Statistique Canada (1986) Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 1985: 51-005.

CASTLES, Ian (1986) Year Book Australia 1986. Canberra: Australian Bureau of Statistics, 771 p.

CENTRALE DE L'ENSEIGNEMENT DU QUÉBEC (1975) Pour une journée d'école au service de la classe ouvrière: Manuel du 1er mai. Québec: Centrale de l'enseignement du Québec, 76 p.

CERMAKIAN, Jean (1980) Les transports au Québec et l'évolution des relations politiques Québec-Canada: Perspectives géographiques. Cahiers de géographie du Québec. 24 (61): 167-174.

CHARBONNEAU, Pierre (1980) Le projet québécois d'Honoré Mercier. Saint-Jean-sur-le-Richelieu: Mille Roches, 254 p.

CHARRON, Pierre (1971) Le réseau ferroviaire du Québec. Montréal: Université de Montréal, Département de géographie, Thèse de diplôme d'études supérieures, 529 p.

CHARTRAND, Luc (1989) Où va Jean Doré? L'Actualité. 14 (4): 39-48.

CLOUTIER, Lucien (1938) Le Québec Central. Québec: Université Laval, Département d'économique, Mémoire de licence, 24 p.

CLOZIER, René (1940) La gare du nord. Paris: Baillière, 294 p.

COLOMBIE BRITANNIQUE. Royal Commission on the British Columbia Railway (1978) Report of the Royal Commission on the British Columbia Railway: Volume 2: III. The Role of the Railway. Victoria: K.M. MacDonald Queen's Printer, 208 p.

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1984) Le transport urbain à Montréal 1861-1961. Montréal: Service de la publicité et des relations publiques, 14 p.

COOLEY, Charles (1894) The Theory of Transportation. Proceedings of the American Economic Association. 9: 225-370.

COOTNER, Paul (1963) The Role of the Railroads in United States Economic Growth. Journal of Economic History. 23: 477-521.

CORBEIL, Michel. Le système de ventilation à la gare du Palais: Un problème jugé mineur par la ville de Québec. Le Soleil. 22 janvier 1988.

COURTOIS, Rosaire (1925) Importance des chemins de fer dans la colonisation du Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence. 23 p.

CREIGHTON, D. (1939) L'Amérique du Nord à l'époque de la Confédération. Ottawa: Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces, 116 p.

CRISP, Leslie (1983) Australian National Government. Melbourne: Longman Cheshire, 523 p.

DE BONVILLE, Jean (1988) Notes du cours: Analyse de contenu des médias I. Sainte-Foy: Université Laval, Département de communication publique.

DE LANVERSIN, Jacques (1970) L'aménagement du territoire et la régionalisation. Paris: Librairies Techniques, 394 p.

DE LAUNIERE-DUFRESNE, Anne-Marie (1976) L'épopée du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean. Saguenayensia. 18 (2): 26-34.

DELFAUD, Pierre, LACOUR, Claude et LAJUGIE, Joseph (1979) Espace régional et aménagement du territoire. Paris: Dalloz, 884 p.

DESJARDINS, Jean (1972) Le ministère des Transports et Communications 1952-1969. Montréal: Université de Montréal, Département de science politique, 41 p.

DesROSIERS, François (1976) Impact du REM sur le renforcement d'un secteur moteur: Les transports. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 1-17.

DORION, Henri (1980) La Constitution canadienne et les partages géographiques. Cahiers de géographie du Québec. 24 (61): 69-79.

DUNN, James (1983) Transportation Policy. -In: NAGEL, Stuart (Éd.) Encyclopedia of Policy Studies. New-York: Marcel Dekker, pp. 667-685.

DUROCHER, René et al. (1971) Le retard du Québec et l'infériorité économique des Canadiens français. Montréal: Boréal Express, 132 p.

DUROCHER, René et al. (1979) Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise. Montréal: Boréal Express, 658 p.

DUSSAULT, Gabriel (1983) Le Curé Labelle: Messianisme, utopie et colonisation au Québec 1850-1900. Montréal: Hurtubise HMH, 392 p.

DYE, Thomas (1975) Understanding Public Policy. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 351 p.

DYE, Thomas (1976) Policy Analysis. Alabama: University of Alabama Press, 128 p.

EASTON, David (1966) Systems Approach to Political Life. Boulder: Social Science Education Consortium, 22 p.

EASTON, David (1974) Analyse du système politique. Paris: Armand Colin, 488 p.

EDWARDS, George et SHARKANSKY, Ira (1978) The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy. San Franscisco: Freeman, 336 p.

ELIOT HURST, Michael (1973) Transportation and the Societal Framework. Economic Geography, 49 (2): 163-180.

ELIOT HURST, Michael (1974) Transportation Geography: An Overview. -In: ELIOT HURST, Michael (Éd.) Transportation Geography: Comment and Readings. New-York: McGraw-Hill, 525 p.

ELIOT HURST, Michael (1974) Conclusion: The Development of Transportation Geography. Ibid., pp. 511-517.

ELIOT HURST, Michael (1978) The Political Economy of Transportation: somes Redefinitions for Geographers. -Cité dans: RIMMER, Peter (1985) Transport Geography. Progress in Human Geography, 9 (2): 272.

ELIOT HURST, Michael (1985) Geography has either Existence nor Future. -In: JOHNSTON, Ronald (Éd.) The Future of Geography. Londres: Methuen, pp. 59-91.

ÉMARD, Michel (1965) Le coût de la Confédération pour le Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Thèse, 287 p.

ÉTATS-UNIS. Department of Transportation (1980) Public Transportation: An Element of the Urban Transportation System. Washington: Urban Mass Transportation Administration, 200 p.

FARIBAULT, Marcel (1970) La révision constitutionnelle. Montréal: Fides, 223 p.

FISHER, Joseph et HOOVER, E. (1949) Research in Regional Economic Growth. -In: UNIVERSITIES-NATIONAL BUREAU COMMITTEE FOR ECONOMIC RESEARCH (Éd.) Problems in the Study of Economic Growth.

FOGEL, Robert (1964) Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore: The John Hopkins Press, 296 p.

FOISY, J-Albert . L'espoir de demain. L'Action catholique. 2 juillet 1921. p. 3.

FORGUES, André. Succession de John Turner: Bourassa pousse Peterson à entrer dans la course. Le Soleil. 21 juin 1989. p. A4.

FOURNIER, André (1982) L'intégration des transports en commun...un phénomène ou une nécessité? Développement Québec. 8 (5): 20-25.

FRIEDMANN, John (1966) Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela. Cambridge: MIT Press.

GAGNON, Gaston (1988) Un pays neuf: Le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution. Alma: Éditions du Royaume, 196 p.

GAGNON, Lysiane. Le peuple sans nom. La Presse. 25 juin 1988. p. B3.

GAGNON, Nicole (1978) Méthode quantitative de l'analyse de contenu. Sainte-Foy: Université Laval, Département de sociologie, 62 p.

GAGNON, Rodolphe (1967) Le chemin de fer de Québec au Lac St-Jean (1854-1900). Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Thèse de diplôme d'études supérieures, 219 p.

GAGNON, Rodolphe (1970) Le chemin à lisses de bois de Québec à Gosford. Saguenayensia. 12 (5): 125-127.

GAUDRY, Marc (1979) Politiques de transport et choix socio-politiques. -In: MONTMARQUETTE, Claude (Dir.) (1979) Économie du Québec et choix politiques. -Sillery: Presses de l'Université du Québec, pp. 385-401.

GAUTHIER, Benoît (Dir.) (1984) Recherche sociale: De la problématique à la collecte des données. Sillery: Presses de l'Université du Québec, 522 p.

GEORGE, Pierre (1954) La géographie économique. -In: Encyclopédie universelle française. Montréal: Leland, pp. 29-38.

GERBERG, Mort (1987) The U.S Constitution for Everyone. New-York: Perigee Books, 64 p.

GÉRIN, Léon (1937) Le type économique et social des Canadiens. Montréal: Éditions de l'Action française, 218 p.

GERVAIS, Gaétan (1978) L'expansion du réseau ferroviaire du Québec (1875-1895). Ottawa: Université d'Ottawa, Département d'histoire, Thèse de doctorat, 538 p.

GIRARD, Camil et PERRON, Normand (1989) Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Québec: Institut québécois de recherche sur la culture, 665 p.

GIRARD, Maurice (1970) Le Grand feu de 1870. Saguenayensia. 12 (2): 30-35.

GOLLEDGE, R. (1968) Transportation and Trade. -In: DURY, G. et LOGAN, M. (Éd.) Studies in Australian Geography. Londres: Heinemann Educational Books, 368 p.

GOTTMANN, Jean (1952) La politique des États et leur géographie. Paris: Librairie Armand Colin, 228 p.

GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 443 p.

GRAWITZ, Madeleine (1984) Méthodes des sciences sociales. Paris: Dalloz, 1073 p.

GURR, Ted (1972) Politimetrics: An Introduction to Quantitative Macropolitics. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 214 p.

HAEFELE, Edwin (Éd.) (1969) Transport and National Goal. Washington: Brookings Institution, 201 p.

HAMELIN, Jean (1968) Québec et le monde extérieur 1867-1967. -In: QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec. Annuaire du Québec 1968-1969. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 2-36.

HAMELIN, Jean et ROBY, Yves (1971) Histoire économique du Québec: 1851-1896. Montréal: Fides, 436 p.

HAMELIN, Jean et PROVENCHER, Jean (1987) Brève histoire du Québec. Montréal: Boréal, 126 p.

HAMELIN, Marcel (1974) Les premières années du parlementarisme québécois (1867-1878). Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, 386 p.

HARDY, Dominique. Le Québec a une politique pour sauver des voies ferrées. Le Soleil. 15 janvier 1990. pp. A1 et A2.

HARPER, Donald (1978) Transportation in America: Users. Carriers. Government. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 599 p.

HILHORST, Jos (1969) La théorie du développement régional: Un essai de synthèse. ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (Éd.) Aspects multidisciplinaires du développement régional. Paris: Centre de développement de l'OCDE, pp. 21-35.

HOLLINGSWORTH, Brian (1979) Railways of the world. New-York: Galley Books, 350 p.

HOLMES, J. (1978) Population. -In: JEAN, D. (Éd.) Australia: a Geography. New-York: St. Martin's Press, pp. 331-353.

HOLSTI, Ole (1969) Content Analysis for the Social Sciences and Humanities. Reading: Addison-Wesley Publishing Company, 235 p.

INNIS, Harold (1930) The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History. New-Haven: Yale University Press, 444 p.

ISARD, Walter (1949) The General Theory of Location and Space Economy. Quarterly Journal of Economics. 63: 476-506

JACKSON, Robert et al. (1986) Politics in Canada. Toronto: Prentice-Hall, 778 p.

JACOBSEN, G. et LIPMAN, M. (1959) Political Science. New-York: Barnes & Noble, 244 p.

JOLIVET, Régis (1955) Traité de philosophie. Paris: Emmanuel Vitte, 541 p.

JONES, Stephen (1954) A Unified Field Theory of Political Geography. Annals of the Association of American Geographers. 44 (6): 111-123.

KEAST, Thomas et RUPPENTHAL, Karl (1979) The British Columbia Railway - A Railway Derailed. Vancouver: University of British Columbia, Centre for transportation studies, 346 p.

KEELER, Theodore (1983) Railroads, Freight, and Public Policy. Washington: Brookings Institution, 180 p.

KEYFITZ, Nathan (1971) Développement démographiques au Québec. -In: MARTIN, Yves et RIOUX, Marcel. La société canadienne-française. Montréal: Hurtubise HMH, pp. 227-252.

KHAN, Rais et al. (1977) An Introduction to Political Science. Georgetown: Irwin-Dorsey Limited, 477 p.

KIENTZ, Albert (1971) Pour analyser les médias: L'analyse de contenu. Montréal: Hurtubise HMH, 175 p.

KOUSOULAS, George (1979) On Government and Politics. North Scituate: Duxbury Press, 422 p.

KRIPPENDORFF, Klaus (1980) Content Analysis: An Introduction to its Methodology. Beverly Hills: Sage Publications, 189 p.

LABONTÉ, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 37-49.

LAFONTAINE, Pierre (1970) L'évolution de l'infrastructure ferroviaire dans la région de Québec. Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Mémoire de licence, 59 p.

LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement: Augmentation discrétionnaire de la compétence fédérale au Canada. Montréal: Presses de l'Université de Montréal, 160 p.

LALONDE, VALOIS, LAMARRE, VALOIS ET ASSOCIÉS (1970) Étude de transport de l'Est du Québec: Rapport général. Montréal: Ministère de l'Expansion économique régionale, 560 p.

LAMONDE, Pierre (1979) Le complexe de Mirabel: celui du Québec? -In: CLOUTIER, Edouard et LATOUCHE, Daniel (Dir.) Le système politique québécois. Montréal: Hurtubise HMH, pp. 389-423.

LAMONDE, Pierre (1980) Impact du REM sur l'urbanisation. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec. Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Montréal: Éditeur officiel du Québec, pp. 33-50.

LANDRY, Réjean (1980) Introduction. -In: LANDRY, Réjean (Dir.) Introduction à l'analyse des politiques. Sainte-Foy: Presses de l'Université Laval, pp. 1-52.

LAPOINTE, Gérard (1942) L'influence des chemins de fer dans le développement industriel de la province de Québec. Montréal: École des Hautes Études Commerciales, Département de sciences commerciales, Thèse de licence, 52 p.

LARTILLEUX, Henri (1947) Géographie des chemins de fer francais. Saint-Oven: Chaix, 369 p.

LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. Cahiers de géographie du Québec. 22 (55): 9-27.

LATHAM, John (1961) Interpretation of the Constitution. -In: ELSE-MITCHELL, Justice (Éd.) Essays on the Australian Constitution. Melbourne: The Law Book Company, pp. 1-48.

LAVOIE, Yolande (1973) Les mouvements migratoires des Canadiens entre leur pays et les États-Unis au XIXe et au XXe siècles. -In: CHARBONNEAU, Hubert (Éd.) La population du Québec: Études prospectives. Montréal: Boréal Express, pp. 73-88.

LECLERC, Richard (1986) L'infrastructure ferroviaire du Québec-Labrador. Sainte-Foy: Université Laval, Programme interdisciplinaire de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Essai de maîtrise, 149 p.

LEDUC, Gilbert. Le développement régional est un inconvénient pour tout gouvernement. Le Soleil. 31 janvier 1990, p. B9

LEGAULT, André (1980) Le service de traversier-rail entre Matane et Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Iles. Routes et Transports. 26: 51-53.

LEGGET, Robert (1988) Railways of Canada. Vancouver: Douglas & McIntyre, 255 p.

LÉONARD, Jacques (1978) Les impacts du transports et des routes sur l'aménagement du territoire. Routes et Transports. 21: 100-105.

LEUNG, Chi-Keung (1980) China: Railway Patterns and National Goals. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, 243 p.

LÉVESQUE, René (1986) Attendez que je me rappelle... Montréal: Québec-Amérique, 521 p.

LIANG, Ernest (1982) China: Railways and Agricultural Development 1875-1935. Chicago: University of Chicago, Département de géographie, 186 p.

LOGSDON, John (1984) The Politics of Space: Understanding Space Policymaking. -In: NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION Social Sciences and Space Exploration. Washington: U.S Government Printing Office, pp. 58-64.

McCONNELL, Campbell et al. (1983) L'Économique: Tome 1: Macroéconomique. Montréal: McGraw-Hill, 515 p.

McCUSKER, N. (1962) The Standard Gauge Railway System between Sydney and Melbourne. Public Administration. 21 (1): 15-20.

McDONOUGH, Bryant et al. (1980) Le transport dans le développement et l'aménagement régional. Routes et Transports. 26: 13-21.

MACKINDER, Halford (1904) The Geographical Pivot of History. Geographical Journal. 23 (4): 421-438.

MACKINTOSH, W.A. (1923) Economic Factors in Canadian History. Canadian Historical Review. 4: 12-25.

MAHAN, Alfred (1918) The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783. Boston: Little & Brown, 557 p.

MALENFANT, N. (1890) Débats de la Législature de la province de Québec: Première session de la septième législature. Québec: Imprimerie de Belleau, 583 p.

MANGAZOL, Claude (1985) Les politiques de développement régional au Québec: 1960-1984. -In: BOISVERT, Michel et HAMEL, Pierre (Éd.) Redéploiement industriel et planification régionale. Montréal: Université de Montréal, Faculté d'aménagement, pp. 169-179.

MATHEWS, Russell (1967) Public Investment in Australia: A Study of Australian Public Authority Investment and Development. Melbourne: F.W Cheshire, 461 p.

MINVILLE, Esdras (Dir.) (1944) Étude sur notre milieu: L'agriculture. Montréal: Fides, 555 p.

MINVILLE, Esdras (1979) L'économie du Québec et la science économique. Montréal: Fides, 478 p.

MINVILLE, Esdras (1981) Plan et aménagement: les secteurs de base. Montréal: Fides, 514 p.

MITCHELL, Bruce (1989) Geography and Ressources Analysis. New-York: Longman, 386 p.

MODELSKI, Andrew (1984) Railroads Maps of North America: The First Hundred Years. Washington: Library of Congress, 206 p.

MONBEIG, Pierre (1966) Les franges pionnières. -In: JOURNAUX, André (Dir.) (1966) Géographie générale. Paris: Gallimard, pp. 974-1006.

MONIERE, Denis (1977) Le développement des idéologies au Québec: Des origines à nos jours. Montréal: Québec-Amérique, 377 p.

MORIN, Rosaire et TURCOTTE, Gérard (1990) Les Québécois sont tous québécois. Action nationale. 80 (1): 5-10.

MORISSONNEAU, Christian (1978) La Terre promise: Le mythe du Nord québécois. Montréal: Hurtubise HMH, 212 p.

MOUSSEAU, Monique (1970) Analyse des nouvelles télévisées. Ottawa: Information Canada, 262 p.

MUIR, Richard et PADDISON, Ronan (1981) Politics, Geography and Behaviour. Londres: Methuen, 230 p.

NELLES, H. (1974) The Politics of Development: Forest, Mines & Hydro-Electric Power in Ontario 1849-1941. Toronto: Macmillan, 514 p.

NORTH, Douglass (1955) Location Theory and Regional Economic Growth. Journal of Political Economy. 63: 243-258.

NORTH, Robert (1979) Transport in Western Siberia - Tsarist and Soviet Development. Vancouver: University of British Columbia, Centre for transportation studies, 364 p.

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (1985) Thésaurus 1985: Liste numérique et schémas fléchés français. Paris: Programme de recherche en matière de routes et de transports routiers, 348 p.

OSGOOD, Charles (1959) The Representational Model and Relevant Research Methods. -In: POOL, Ithiel de Sola (Éd.) Trends in Content Analysis. Urbana: University of Illinois Press, 244 p.

PAMPALON, Robert (1985) Géographie de la santé au Québec. Québec: Les Publications du Québec, 392 p.

PAQUIN, Michel (1978) L'Administration gouvernementale vue comme une organisation. Québec: École nationale d'administration publique, 17 p.

PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1974) Le Québec c'est ton affaire. Montréal: Éditions du Jour, 305 p.

PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1980) Une nouvelle fédération canadienne. Montréal: Commission constitutionnelle du PLQ, 145 p.

PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1981) La société libéral de demain. Montréal: Parti libéral du Québec, 227 p.

PARTI LIBÉRAL DU QUÉBEC (1989) Une richesse à renouveler: Programme politique. Montréal: Commission politique du Parti libéral du Québec, 68p.

PARTI QUÉBÉCOIS (1970) La Solution: Programme du Parti Québécois présenté par René Lévesque. Montréal: Éditions du Jour, 125 p.

PARTI QUÉBÉCOIS (1973) Le programme, l'action politique: Les statuts et règlements: Édition 1973. Montréal: Éditions du Parti Québécois, 47 p.

PARTI QUÉBÉCOIS (1979) Texte révisé du programme du Parti Québécois, première et deuxième partie, version préliminaire. Montréal: Parti Québécois.

PARTI QUÉBÉCOIS (1982) Programme du Parti Québécois: Édition 1982. Montréal: Parti Québécois, 112 p.

PARTI QUÉBÉCOIS (1989) Programme du Parti Québécois: Édition 1989. Montréal: Parti Québécois, 132 p.

PELLAND, Alfred (1911) Le Lac Saint-Jean: ses ressources, ses progrès et son avenir. Québec: Ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 165 p.

PELLETIER, Claude (1970) L'évolution et les fonctions de la cour de triage Joffre. Sainte-Foy: Université Laval, Institut de géographie, Mémoire de licence, 61 p.

PELLETIER, Réjean (1989) Partis politiques et société québécoise: De Duplessis à Bourassa 1944-1970. Montréal: Québec-Amérique, 397 p.

PÉPIN, Gilles. Charny endosse le projet de centre d'interprétation ferroviaire. Le Soleil. 18 octobre 1988.

PHILLIPS, P. (1961) The Trade and Commerce Power. -In: ELSE-MITCHELL, Justice (Éd.) Essays on the Australian Constitution. Melbourne: The Law Book Company, pp. 129-155.

PILETTE, Danielle (1986) L'Urbanisme au Québec: Organisation, législations, perspectives politiques. Montréal: Agence d'Arc, 160 p.

PILLSBURY, David (1962) The History of the Atlantic and St-Lawrence Railroad Company. [s.l.]: University of Maine, Département d'histoire, Mémoire de maîtrise, 136 p.

PRESCOTT, J.R.V. (1972) Political Geography. Londres: Methuen & Co Ltd, 124 p.

PRESSE CANADIENNE. Le sous-ministre Harvey Mead: Les Québécois doivent donner l'exemple en diminuant leur propre consommation. Le Soleil. 27 décembre 1989.

PRINCE, E. (1976) Toward National Railway Planning by the Commonwealth Government Defence Considerations and the Constitutional Referenda of 1911 and 1913. The Australian Journal of Politics and History. 22 (1): 62-73.

PROD'HOMME, Jean-Pierre (1984) Sciences humaines et aménagement du territoire. -In: LAMOTTE, Maxime (Éd.) Fondements rationnels de l'aménagement du territoire. Paris: Masson, pp. 34-56.

POULIOT, Marcel (1980) Le transport et la géopolitique: Analyse géographique. Sherbrooke: Université de Sherbrooke, Département de géographie, Bulletin de recherche no.51, 26 p.

POULIOT, Marcel (1984) Transport, politique et géographie: Aspects du transport aérien régional au Canada. Montréal: Université McGill, Département de géographie, Thèse de doctorat, 413 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1976) Index des lois à caractère privée du Québec 1867-1975. Québec: Direction des services aux citoyens, 217 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1982) Débats de l'Assemblée législative 1897-1898. Québec: Direction de la reconstitution des débats, 407 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1983) Répertoire des ministères du gouvernement québécois 1867-1981. Québec: Bibliothèque de l'Assemblée nationale, 61 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Les publications parlementaires d'hier et d'aujourd'hui. Québec: Direction des services aux citoyens, 37 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1984) Qu'est-ce que l'Assemblée nationale? Québec: Direction des communications, 61 p.

QUÉBEC. Assemblée nationale (1986) Liste des parlementaires québécois depuis 1867. Québec: Direction des communications, 96 p.

QUÉBEC. Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal (1977) Ligne Mirabel: avant-projet. Montréal: Ministère des Transports, 141 p.

QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1987) Bureau d'audiences publiques sur l'environnement: Rapport annuel 1986-1987. Québec: Les Publications du Québec, 34 p.

QUÉBEC. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (1989) Rapport d'enquête et d'audience publique 32: Construction d'une voie ferrée entre Laterrière et Ville de La Baie. Québec: Secrétariat du Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement, 224 p.

QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1987) Commerce international du Québec: Édition 1987. Québec: Les Publications du Québec, 104 p.

QUÉBEC. Bureau de la statistique du Québec (1989) Le Québec statistique 1989, 59e édition. Québec: Les Publications du Québec, 1028 p.

QUÉBEC. Comité interministériel sur les investissements étrangers (1975) Le cadre et les moyens d'une politique québécoise concernant les investissements étrangers. Québec: Éditeur officiel du Québec, 203 p.

QUÉBEC. Commission royale d'enquête concernant le chemin de fer Q.M.O.&O (1887) Rapport du commissaire. [s.l.:s.n], 131 p.

QUÉBEC. Commission royale d'enquête dans l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs (1892) Rapport des commissaires, procédés de la Commission, Déposition des témoins, etc., etc. Québec: Imprimerie Israel Turcot, CLXXVIII p.

QUÉBEC. Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels (1956) Rapport de la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels: Volume III, Tome 1. Québec: Gouvernement du Québec, p. 377.

QUÉBEC. Communications-Mirabel (1975) Montréal-Mirabel. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 29 p.

QUÉBEC. Conseil exécutif du développement de la région de Montréal (1971) Le développement de la sous-région nord de Montréal et l'aménagement de la zone aéroportuaire. Montréal: Commission de développement de la région de Montréal, 24 p.

QUÉBEC. Département du Trésor (1948) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département du Trésor, 55 p.

QUÉBEC. Département du Trésor (1951) Discours du budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département du Trésor, 74 p.

QUÉBEC. Département des Finances (1953) Discours sur le budget prononcé par l'Honorable Onésime Gagnon. Québec: Département des Finances, 44 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1986) Guide des archives gouvernementales conservées au centre d'archives de Québec. Sainte-Foy: Archives nationale du Québec, 151 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Ministère des Affaires culturelles: Rapport annuel 1986-87. Québec: Les Publications du Québec, 47 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires culturelles (1988) Répertoire Musées et centres d'exposition du Québec. Québec: Direction des arts visuels, des musées et des bibliothèques, 175 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1980) Vivre au Québec. Québec: Direction des communications, 5 feuillets.

QUÉBEC. Ministère des Affaires intergouvernementales (1983) Rapport annuel 1982-1983: Ministère des Affaires intergouvernementales. Québec: Direction des communications.

QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1976) L'urbanisation au Québec. Québec: Groupe de travail sur l'urbanisation. 347 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1977) L'urbanisation dans la conurbation montréalaise. Québec: Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 63 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1978) Ministère des Affaires municipales: Rapport annuel 1977-1978. Québec: Éditeur officiel du Québec, 87 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1985) Répertoire commenté des termes, des organismes et des lois. Québec: Les Publications du Québec, 105 p.

QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1982) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1981-1982. Québec: Éditeur officiel du Québec, 48 p.

QUÉBEC. Ministère du Conseil exécutif (1983) Ministère du Conseil exécutif: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Éditeur officiel du Québec, 44 p.

QUÉBEC. Ministère des Affaires municipales (1984) Orientations et projets du gouvernement du Québec en matière d'aménagement du territoire: MRC Bécancour. Québec: Direction générale des orientations gouvernementales en aménagement, 97 p.

QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1979) Bâtir le Québec: Énoncé de politique économique. Québec: Éditeur officiel du Québec, 523 p.

QUÉBEC. Ministre d'État au développement économique (1982) Le virage technologique: Bâtir le Québec - Phase 2: Programme d'action économique 1982-1986. Québec: Ministère des Communications, 248 p.

QUÉBEC. Ministère des Finances. Comptes publics.

QUÉBEC. Ministère des Finances (1990) Budget 1990-1991: Discours sur le budget et Renseignements supplémentaires. Québec: Direction des communications, 37 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1959) Le ministère de l'Industrie et du Commerce: Son rôle. Son activité. Québec: Ministère de l'Industrie et du Commerce, 53 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1972) Ministère de l'Industrie et du Commerce: Rapport annuel 1970. Québec: Direction des communications, 229 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce (1977) Le MIC en action: Rapport d'activité 1976-1977. Québec: Direction des communications, 51 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme (1983) Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Direction des communications, 42 p.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie (1990) Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie: Rapport annuel 1988-1989. Québec: Les Publications du Québec, 71 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications (1960) Mémoire du Gouvernement de la province de Québec présenté à la Commission royale des transports au Canada. Québec: Ministère des Transports et Communications, 102 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1973) Les transports en 1973. Québec: Direction des communications, 146 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 104 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1974) Rapport technique sur la praticabilité d'un système de TRRAMM: 1- Problématique. Montréal: Éditeur officiel du Québec, 49 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Politique d'aide du gouvernement du Québec au transport urbain. Québec: Bureau du ministre, 30 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1975) Rapport annuel 1974-1975: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 84 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1976) Le Plan de transport: Inventaire et propositions: Étude de transport intégrée de la Rive-Sud de Montréal. Québec: Direction générale des systèmes de transport, 181 p.

QUÉBEC. Comité des transports de la région de Montréal (1977) Le transport des personnes. Montréal: Ministère des Transports, 103 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1978) Rapport annuel 1977-1978: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 73 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1981) Rapport annuel 1980-1981: Ministère des Transports. Québec: Éditeur officiel du Québec, 47 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Critères d'étagement des passages à niveau. Québec: Direction de la recherche, 4 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Les transports au Québec. Québec: Direction des politiques et du développement, 185 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1982) Le transport en commun: Un choix régional. Québec: Direction des communications, 92 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La nouvelle politique fédérale du transport des grains de l'Ouest et les transports au Québec. Québec: Direction des communications, 72 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Les voies de l'avenir: La recherche et le développement. Québec: Éditeur officiel du Québec, 267 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) La recherche sur les transports au Québec. Québec: Éditeur officiel du Québec, 185 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1983) Ministère des Transports: Rapport annuel 1982-1983. Québec: Direction des communications, 36 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1985) Mémoire présenté à la Commission canadienne des transports par la Direction du transport ferroviaire du ministère des transports dans le cadre de l'enquête sur les embranchements ferroviaires. Québec: Direction du transport ferroviaire, 60 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Le réseau ferroviaire: Québec. Québec: Les Publications du Québec, 55 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1986) Guide des services en transport au Québec. Québec: Direction des communications, 200 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec. Québec: Direction des communications, 55 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Mémoire au sous-ministre des transports relativement à la présentation de la nouvelle Direction générale du transport des personnes et des marchandises. Miméo.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ministère des Transports: Rapport annuel 1986-1987. Québec: Les Publications du Québec, 46 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1987) Ligne Montréal/Deux-Montagnes: Scénario d'abandon de service. Montréal: Transurb, 18 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998: Synthèse. Québec: Direction des communications, 18 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Le transport dans la région de Montréal: Plan d'action: 1988-1998. Québec: Direction des communications, 144 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1988) Service du développement des politiques: Mandat et Plan d'action 1988-89. Québec: Direction générale du transport des personnes et des marchandises, 38 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1989) Mémento statistique du transport au Québec: Données 1986 et 1987. Québec: Service de la statistique et de l'économie des transports, 176 p.

QUÉBEC. Ministère des Transports (1990) Ministère des Transports: Rapport annuel 1988-1989. Québec: Les Publications du Québec, 62 p.

QUÉBEC. Ministère des Travaux publics. Rapports annuels.

QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1929) Ministère de la Voirie: Rapport de 1929. Québec: Rédempti Paradis, 329 p.

QUÉBEC. Ministère de la Voirie (1963) Ministère de la Voirie: Rapport de l'exercice clos le 31 mars 1963. Québec: Ministère de la Voirie, 289 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1976) Devis relatifs à l'élaboration des schémas régionaux de développement et d'aménagement. Québec: Direction générale du développement régional, 183 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1977) Prospective socio-économique du Québec 1ere étape: Synthèse d'ensemble. Québec: Éditeur officiel du Québec, 166 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1979) Les orientations du développement régional de Montréal: Document de consultation. Québec: Direction des communications, 268 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1984) Pontiac: Profil socio-économique et avenues de développement. Québec: Délégation régionale de l'Outaouais, 264 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Québec: A l'heure de l'entreprise régionale. Québec: Service des communications, 90 p.

QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec (1988) Office de planification et de développement du Québec: Rapport annuel 1987-1988. Québec: Les Publications du Québec, 46 p.

QUÉBEC. Secrétariat de la province (1922) Annuaire de Québec 1921. Québec: Bureau des statistiques, 576 p.

QUÉBEC. Secrétariat permanent des conférences socio-économiques du Québec (1981) Le grand Montréal: Ile de Montréal-Laval-Rive-Sud: Pôle de développement et centre international: État de la situation. Québec: Ministère du Conseil exécutif, 85 p.

QUESNEL-OUELLET, Louise et BOUCHARD, Gilles (1979) Les transports urbains à Québec. Recherches sociographiques. 20 (2): 205-237.

RAFFESTIN, Claude (1980) Pour une géographie du pouvoir. Paris: Techniques, 249 p.

RATZEL, Friedrich (1988) Géographie politique. Paris: Économica, 385 p.

RAVENEAU, Jean (1971) Notes du cours: Cartographie thématique. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie.

REGEHR, Ted (1976) The Canadian Northern Railway: Pioneer Road of the Northern Prairies: 1895-1918. Toronto: Macmillan, 543 p.

REYNAUD, Alain (1981) Société, espace et justice: inégalités régionales et justice socio-spatiale. Paris: Presses universitaires de France, 263 p.

RIMMER, Peter (1971) Government Influence on Transport Decision-making in Thailand. -In: RIMMER, Peter (Éd.) Government Influence on the Location of Economic Activities. Canberra Australian National University, Département de géographie, pp. 15-1-15-34.

RIMMER, Peter (1977) Freight Forwarding: Change in Structure, Conduct and Performance. -In: TUCKER, K. (Éd.) Economics of the Australian Service Sector. Londres: Croom Helm.

RIMMER, Peter (1978) Redirection in Transport Geography. Progress in Human Geography. 2 (1): 76-100.

RIOUX, Christian (1990) Un TGV nommé désir. L'Actualité. 15 (1): 44-48.

ROBERT, Georges (1979) Cent minutes de réflexion: urbanisme, aménagement du territoire. Montréal: Georges Le Pape, 111 p.

ROBINSON, K. (1961) Sixty Years of Federation in Australia. The Geographical Review. 51 (1): 1-20.

ROBINSON, K. (1978) Space, Politics and Territorial Organisation. -In: JEAN, D. (Éd.) Australia: a Geography. New-York: St. Martin's Press, pp. 366-385.

ROSTOW, W. (1962) Les étapes de la croissance économique. Paris: Seuil, 201 p.

ROUTHIER, Benoît. Étude sur le métro léger: Forgues ne retire pas ses propos. Le Soleil. 1e novembre 1990, p. A13.

ROY, Jean-Louis (1970) Les programmes électoraux du Québec: Tome I. Ottawa: Leméac, 236 p.

ROY, Jean-Louis (1971) Les programmes électoraux du Québec: Tome II. Ottawa: Leméac, 458 p.

RUMILLY, Robert (1971) Histoire de la Province de Québec: Volume 9. Montréal: Bernard Valiquette, 317 p.

RUSSETT, Bruce (1966) Discovering Voting Groups in the United Nations. American Political Science Review. 60: 327-339.

RYAN, William (1966) The Clergy and Economic Growth in Quebec (1896-1914). Québec: Presses de l'Université Laval, 348 p.

SAICANS, André (1976) La répartition des retombées économiques de la construction d'une infrastructure des transports dans la région administrative de Montréal. -In: QUÉBEC. Office de planification et de développement du Québec Les études d'impacts d'un réseau express de transport. Québec: Éditeur officiel du Québec, pp. 19-32.

SAINT-PIERRE, Jocelyn (1987) État de la recherche sur la reconstitution des débats. Bulletin de la Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec. 16 (3-4): 12-13.

SANGUIN, André-Louis (1977) La géographie politique. Paris: Presses universitaires de France, 183 p.

SCHEFFEY, Charles (1983) Highway Systems. -In: DeVORE, Paul (Éd.) Introduction to transportation. Worcester: Davis Publications, pp. 107-154.

SCHNEIDER, Lewis (1968) Urban Mass Transportation: A Survey of the Decision-Making Process. -In: BAUER, Raymond et GERGEN, Kenneth (Éd.) The Study of Policy Formation. New-York: Free Press, pp. 239-280.

SÉGUIN, Normand (1977) La conquête du sol au 19e siècle. Sillery: Boréal Express, 295 p.

SIMEON, Richard (1976) Studying Public Policy. Canadian Journal of Political Science. 9 (4): 548-580.

SMALL, John (1986) A Modern Dictionary of Geography. Londres: Edward Arnold, 233 p.

SMITH, Joseph (1905) The Organization of Ocean Commerce. Philadelphie: University of Pennsylvania, 155 p.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE JAMES (1980) Rapport annuel 1979: Société de développement de la Baie-James. Montréal: Service d'information et de relations publiques.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL (1987) Rapport annuel 1986: Société de transport de la communauté urbaine de Montréal. Montréal: Service des relations publiques et communautaires, 40 p.

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU SAGUENAY (1938) L'histoire du Saguenay: Depuis l'origine jusqu'à 1870. Chicoutimi: Publication de la Société historique du Saguenay, 331 p.

STEINER, G. et MINER, J. (1977) Management Policy and Strategy. New-York: Macmillan.

STEVENS, G. (1960) Canadian National Railways: Sixty years of trial and error. Toronto: Clarke, Irwin & Company, 514 p.

STEWART, Michel (1983) Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental: Une entreprise d'État (1875-1882). Sainte-Foy: Université Laval, Département d'histoire, Thèse de doctorat, 511 p.

STOVER, John (1961) American Railroads. Chicago: The University of Chicago Press, 302 p.

SYMONS, Leslie et WHITE, Colin (1975) Russian Transport: An Historical and Geographical Survey. Londres: G. Bell & Sons Ltd, 192 p.

TAYLOR, Geoffrey (1982) Builders of British Columbia: An Industrial History. Victoria: Morriss Publishing, 231 p.

TENNANT, Robert (1973) Ontario's Government Railway: Genesis & Development. Halifax: The Tennant Publishing House, 109 p.

TESSIER-LAVIGNE, Yves (1927) Québec, les chemins de fer et la Confédération. -In: L'Action française (Éd.) Les Canadiens-français et la Confédération canadienne. Montréal: Bibliothèque de l'Action française, pp. 59-63.

TIEBOUT, Charles (1956) Exports and Regional Economic Growth. Journal of Political Economy, 54: 160-164.

TODOR, Marie (1987) The Pocket List of Railroad Officials.

TOUPIN, Gustave (1943) La production animale. -In: MINVILLE, Esdras (Dir.) Études sur notre Milieu: L'agriculture. Montréal: Fides, pp. 193-236.

TOUZIN, Cécile (1970) La géographie des villages du Lac-Saint-Jean. Sainte-Foy: Université Laval, Département de géographie, Thèse de maîtrise, 245 p.

TREDDENICK, J. (1979) La politique commerciale. -In: BYERS, R et REFORD, Robert (Éd.) Le Défi canadien: La viabilité de la Confédération. Québec: Institut canadien des affaires internationales, 382 p.

TREMBLAY, Lise (1988) La déréglementation ferroviaire américaine "Staggers Act of 1980". Sa nature et ses effets. Québec: Ministère des Transports, 64 p.

TREMBLAY, Louis-Marie (1966) L'action politique syndicale. Relations Industrielles, 21 (1): 44-57.

TREMBLAY, Rodrigue (Dir.) (1976) L'Économie québécoise. Montréal: Presses de l'Université du Québec, 493 p.

TRÉPANIER, Pierre (1979) Siméon Le Sage: Un haut fonctionnaire québécois face aux défis de son temps. Montréal: Bellarmin, 187 p.

TRUDEL, Michel (1977) Où va la politique du transport? -In: LATOUCHE, Daniel Premier mandat: Une prospective à court terme du gouvernement péquiste: Tome 1: L'économie/Le social. Montréal: L'Aurore, pp. 125-137.

TUCKER, Albert (1978) Steam into Wilderness: Ontario Northland Railway 1902-1962. Don Mills: Fitzhenry & Whiteside, 214 p.

ULLMAN, Edward (1949) The Railroad Pattern of the United States. Geographical Review, 39: 242-256.

ULLMAN, Edward (1954) Transportation Geography. -In: PRESTON, E. et JONES, Clarence (Éd.) American Geography Investory & Prospect. Syracuse: Syracuse University Press, pp. 310-334.

UNIVERSITÉ LAVAL (1972) Programme interdisciplinaire en Aménagement du territoire et développement régional: 1972-73. Sainte-Foy: École des gradués, 24 p.

UNIVERSITÉ LAVAL (1986) Programme interdisciplinaire de maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional: 1971-1986. Sainte-Foy: École des gradués, 16 p.

VAN LOON, Richard et WHITTINGTON, Michael (1976) The Canadian Political System Environment, Structure & Process. Toronto: McGraw-Hill-Ryerson, 572 p.

VIEN, Rossel (1954) Histoire de Roberval: Coeur du Lac St-Jean. Roberval: Société historique du Saguenay, 369 p.

VOISINE, Nive (1968) Jules-A. Brillant et le Bas St-Laurent. Sainte-Foy: Université Laval, Département d'histoire, Thèse de diplôme d'études supérieures, 116 p.

WARD, Richard (1983) Transportation Planning. -In: DeVORE, Paul (Éd.) Introduction to transportation. Worcester: Davis Publications, pp. 349-372.

WHEELER, James (1976) A Prologue to Transportation Geography Research. Southeastern Geographer, 26 (1): 1-8.

WHEELER, James (1973) Societal and Policy Perspectives in Transportation Geography. Economic Geography, 49 (2): 180-184.

WOLFE, Roy (1962) Transportation and Politics: The Example of Canada. Annals of Association of American Geographers, 52 (1): 176-190.

WOLFE, Roy (1963) Transportation and Politics. Princeton: Van Norstand, 136 p.

WOLKOWITSCH, Maurice (1973) Géographie des transports. Paris: Armand Colin, 381 p.

YOUNG, Brian (1978) Promoters and Politicians: The North-Shore Railways in the History of Québec (1854-85). Toronto: University of Toronto Press, 193 p.

----------. Le métro à Laval n'est pas pour demain. Le Soleil, 28 août 1989.

----------. Le métro de Montréal prolongé vers Laval. Le Soleil, 22 septembre 1989

ANNEXE A

FICHE D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES POUR L'ANALYSE DE CONTENU DES DOCUMENTS PRODUITS PAR LES FORCES SOCIÉTALES

==

INFORMATIONS ET PROFIL

1. Date du document:________-________-________ 2. Page(s):_______
3. Nom et fonction de l'intervenant:______________________________
4. Sujet de l'intervention:______________________________
5. Unité d'analyse physique: ( ) 0 Lettre ( ) 1 Manuscrit ( ) 2 Rapport annuel
( ) 3 Discours ( ) 4 Étude et recherche ( ) 5 Mémoire ( ) 6 Livre blanc
( ) 7 Programme politique ( ) 8 Loi ( ) 9 Décret ( ) 10 Règlement ( ) 11 Plan
( )12 Document budgétaire ( )13 Document administratif ( ) 14 Pétition

==

REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRET

6 Nom du groupe auquel est associé l'intervenant:

( ) 0 Centrale syndicale
( ) 1 Syndicat local
( ) 2 Corporation professionnelle
( ) 3 Conseil du patronat
( ) 4 Chambre de commerce
( ) 5 Ligue de consommateurs
( ) 6 Coopérative
( ) 7 Groupe religieux catholique
( ) 8 Groupe religieux protestant
( ) 9 Entreprise privée
( ) 10 Municipalité régionale de comté
( ) 11 Municipalité

( )12 Parti politique

( ) A Action libérale nationale
( ) H Bloc populaire
( ) B Ligue nationaliste
( ) I Parti national
( ) C Parti national populaire
( ) J Parti québécois
( ) D Union nationale
( ) K Co-operative Commonwealth
( ) E Parti conservateur
( ) L Parti libéral
( ) F Parti ouvrier
( ) M Parti créditiste
( ) G Ralliement créditiste
( ) N Indépendant

( )13 Groupes de citoyens ( ) 14 Groupes spontanés ( ) 15 Autres associations

==

REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE

7. Noms de lieux repérés dans le discours:______________________________

==

ORIGINE ETHNIQUE

8. Origine ethnique de l'intervenant:

( ) 0 Québécois francophone
( ) 1 Québécois anglophone
( ) 2 néo-Québécoise
( ) 3 Autres

==

OBJET DE L'INTERVENTION

9. Système(s) ferroviaire(s) faisant l'objet de l'intervention:

( ) 0 Ne s'applique pas
( ) 1 Train de marchandises
( ) 2 Train interurbain pour passagers
( ) 3 Métro

( ) 4 Système léger sur rail ( ) 5 Train de banlieue

===

ASPIRATIONS INVESTIES

10. <u>Motivations intrinsèques de l'intervenant face au transport ferroviaire:</u>

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucune
( ) 2 Aménagement du territoire
 ( ) 2a *Outil de colonisation (période 1867-1970)*
 ( ) 2b *Outil d'aménagement urbain (période 1971-1990)*
 ( ) 3 Développement économique régional
 ( ) 3a *Outil de création d'emploi*
 ( ) 3b *Outil de développement agricole*
 ( ) 3c *Outil de développement forestier*
 ( ) 3d *Outil de développement minier*
 ( ) 3e *Outil de développement manufacturier*
( ) 4 Mobilité accrue des marchandises
( ) 5 Coût de transport
( ) 6 Accroissement de la concurrence intermodale
( ) 7 Consommation énergétique
( ) 8 Vocation récréo-touristique
( ) 9 Rationalisation du réseau
( ) 10 Écologie
( ) 11 Coût temporel
( ) 12 Réduction des accidents routiers
( ) 13 Réduction de la congestion urbaine
( ) 14 Fiabilité
( ) 15 Mobilité accrue des citoyens
( ) 16 Électoralisme
( ) 17 Nationalisme économique
( ) 18 Volonté d'occuper la juridiction ferroviaire
( ) 19 Volonté de contrebalancer le sous-investissement ferroviaire du gvt. canadien.

===

MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS

11. <u>L'intervenant suggère d'intervenir dans le secteur ferroviaire:</u>

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucun
( ) 2 Participation directe ou indirecte
( ) 3 Aide au financement du transport ferroviaire conventionnel
( ) 4 Aide au financement du transport ferroviaire urbain
( ) 5 Aide au développement de l'industrie des équipements de transport sur rail
( ) 6 Aide technique
( ) 7 Réglementation économique
( ) 8 Réglementation de la sécurité

===

DIRECTION DES PROPOS

12. <u>L'intervenant est:</u> ( ) 0 Favorable ( ) 1 Défavorable ( ) 2 Neutre

===

DIRECTION DES PROPOS FACE AUX ACTIVITÉS FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT CANADIEN EN TERRE QUÉBECOISE

13. <u>L'intervenant est:</u> ( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Favorable ( ) 2 Défavorable ( ) 3 Neutre

FICHE D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES POUR L'ANALYSE DE CONTENU DES DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET DES COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

==

INFORMATIONS ET PROFIL

1. Débat: ( ) 0 de l'Assemblée nationale ( ) 1 en Commission parlementaire
2. Date du document:________-________-________
3. _____Législature ____Session, Volume:_____ Numéro:_____ Page(s):________________
4. Nom de l'intervenant:____
5. Sujet de l'intervention:____

==

REPRÉSENTATIVITÉ D'INTERET

6. Nom du parti auquel est associé le député intervenant:

( ) 0 Action libérale nationale
( ) 1 Bloc populaire
( ) 2 Ligue nationaliste
( ) 3 Parti national
( ) 4 Parti national populaire
( ) 5 Parti québécois
( ) 6 Union nationale
( ) 7 Co-operative Commonwealth
( ) 8 Parti conservateur
( ) 9 Parti libéral
( ) 10 Parti ouvrier
( ) 11 Parti créditiste
( ) 12 Ralliement créditiste
( ) 13 Indépendant

==

REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE

7. Noms de lieux repérés dans le discours:________________________________

____

==

ORIGINE ETHNIQUE

8. Origine ethnique du député:

( ) 0 Québécois francophone
( ) 1 Québécois anglophone
( ) 2 néo-Québécoise
( ) 3 Autres

==

OBJET DE L'INTERVENTION

9. Système(s) ferroviaire(s) faisant l'objet de l'intervention:

( ) 0 Ne s'applique pas
( ) 1 Train de marchandises
( ) 2 Train interurbain pour passagers
( ) 3 Métro
( ) 4 Système léger sur rail
( ) 5 Train de banlieue

==

ASPIRATIONS INVESTIES

10. Motivations intrinsèques du député face au transport ferroviaire:

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucune
( ) 2 Aménagement du territoire
 ( ) 2a *Outil de colonisation (période 1867-1970)*
 ( ) 2b *Outil d'aménagement urbain (période 1971-1990)*
 ( ) 3 Développement économique régional
 ( ) 3a *Outil de création d'emploi*
 ( ) 3b *Outil de développement agricole*
 ( ) 3c *Outil de développement forestier*
 ( ) 3d *Outil de développement minier*
 ( ) 3e *Outil de développement manufacturier*
( ) 4 Mobilité accrue des marchandises
( ) 5 Coût de transport
( ) 6 Accroissement de la concurrence intermodale
( ) 7 Consommation énergétique
( ) 8 Vocation récréo-touristique
( ) 9 Rationalisation du réseau
( ) 10 Écologie
( ) 11 Coût temporel
( ) 12 Réduction des accidents routiers
( ) 13 Réduction de la congestion urbaine
( ) 14 Fiabilité
( ) 15 Mobilité accrue des citoyens
( ) 16 Électoralisme
( ) 17 Nationalisme économique
( ) 18 Volonté d'occuper la juridiction ferroviaire
( ) 19 Volonté de contrebalancer le sous-investissement ferroviaire du gvt. canadien.

==

MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS

11. Le député suggère d'intervenir dans le secteur ferroviaire:

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucun
( ) 2 Participation directe ou indirecte
( ) 3 Aide au financement du transport ferroviaire conventionnel
( ) 4 Aide au financement du transport ferroviaire urbain
( ) 5 Aide au développement de l'industrie des équipements de transport sur rail
( ) 6 Aide technique
( ) 7 Réglementation économique
( ) 8 Réglementation de la sécurité

==

DIRECTION DES PROPOS

12. Le député est: ( ) 0 Favorable ( ) 1 Défavorable ( ) 2 Neutre

==

DIRECTION DES PROPOS FACE AUX ACTIVITÉS FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT CANADIEN EN TERRE QUÉBÉCOISE

13. Le député est: ( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Favorable ( ) 2 Défavorable ( ) 3 Neutre

FICHE D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES POUR L'ANALYSE DE CONTENU DES DOCUMENTS PRODUITS PAR LES FORCES GOUVERNEMENTALES

==

INFORMATIONS ET PROFIL

1. Date du document:________-________-________ 2. Page(s):_______
3. Nom et fonction de l'intervenant:_______________________________
4. Sujet de l'intervention:____
5. Unité d'analyse physique: ( ) 0 Lettre ( ) 1 Manuscrit ( ) 2 Rapport annuel
( ) 3 Discours ( ) 4 Étude et recherche ( ) 5 Mémoire ( ) 6 Livre blanc
( ) 7 Programme politique ( ) 8 Loi ( ) 9 Décret ( ) 10 Règlement ( ) 11 Plan
( )12 Document budgétaire ( )13 Document administratif ( ) 14 Pétition

==

REPRÉSENTATIVITÉ D'INTÉRET

6. Nom de l'organisme gouvernemental auquel est associé l'intervenant:

( ) 0 Conseil du Trésor
( ) 1 Ministère des Affaires culturelles
( ) 2 Ministère des Affaires internationales
( ) 3 Ministère des Affaires municipales
( ) 4 Ministère de l'Agriculture
( ) 5 Ministère des Chemins de fer
( ) 6 Ministère de la Colonisation
( ) 7 Ministère du Conseil exécutif
( ) Sous-branche:_______________________________
( ) 8 Ministère de l'Énergie et des Ressources
( ) 9 Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie
( ) 10 Ministère du Tourisme
( ) 11 Ministère des Transports
( ) Sous-branche:_______________________________
( ) 12 Ministère du Travail
( ) 13 Ministère des Travaux publics
( ) 14 Office de planification et de développement du Québec
( ) 15 Secrétariat provincial
( ) 16 Société de développement de la Baie James
( ) 17 Solliciteur général
( ) 18 Gouvernement du Canada
( ) 19 Autres:_______________________________

==

REPRÉSENTATIVITÉ GÉOGRAPHIQUE

7. Noms de lieux repérés dans le discours:_______________________________

==

ORIGINE ETHNIQUE

8. Origine ethnique de l'intervenant:

( ) 0 Québécois francophone
( ) 1 Québécois anglophone
( ) 2 néo-Québécoise
( ) 3 Autres

==

OBJET DE L'INTERVENTION

9. Système(s) ferroviaire(s) faisant l'objet de l'intervention:

( ) 0 Ne s'applique pas
( ) 1 Train de marchandises
( ) 2 Train interurbain pour passagers
( ) 3 Métro

( ) 4 Système léger sur rail ( ) 5 Train de banlieue

==

ASPIRATIONS INVESTIES

10. Motivations intrinsèques de l'intervenant face au transport ferroviaire:

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucune
( ) 2 Aménagement du territoire
 ( ) 2a *Outil de colonisation (période 1867-1970)*
 ( ) 2b *Outil d'aménagement urbain (période 1971-1990)*
 ( ) 3 Développement économique régional
 ( ) 3a *Outil de création d'emploi*
 ( ) 3b *Outil de développement agricole*
 ( ) 3c *Outil de développement forestier*
 ( ) 3d *Outil de développement minier*
 ( ) 3e *Outil de développement manufacturier*
( ) 4 Mobilité accrue des marchandises
( ) 5 Coût de transport
( ) 6 Accroissement de la concurrence intermodale
( ) 7 Consommation énergétique
( ) 8 Vocation récréo-touristique
( ) 9 Rationalisation du réseau
( ) 10 Écologie
( ) 11 Coût temporel
( ) 12 Réduction des accidents routiers
( ) 13 Réduction de la congestion urbaine
( ) 14 Fiabilité
( ) 15 Mobilité accrue des citoyens
( ) 16 Électoralisme
( ) 17 Nationalisme économique
( ) 18 Volonté d'occuper la juridiction ferroviaire
( ) 19 Volonté de contrebalancer le sous-investissement ferroviaire du gvt. canadien.

==

MOYENS FONCTIONNELS PRONÉS

11. L'intervenant suggère d'intervenir dans le secteur ferroviaire:

( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Aucun
( ) 2 Participation directe ou indirecte
( ) 3 Aide au financement du transport ferroviaire conventionnel
( ) 4 Aide au financement du transport ferroviaire urbain
( ) 5 Aide au développement de l'industrie des équipements de transport sur rail
( ) 6 Aide technique
( ) 7 Réglementation économique
( ) 8 Réglementation de la sécurité

==

DIRECTION DES PROPOS

12. L'intervenant est: ( ) 0 Favorable ( ) 1 Défavorable ( ) 2 Neutre

==

DIRECTION DES PROPOS FACE AUX ACTIVITÉS FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT CANADIEN EN TERRE QUÉBÉCOISE

13. L'intervenant est: ( ) 0 Ne s'applique pas ( ) 1 Favorable ( ) 2 Défavorable ( ) 3 Neutre

ANNEXE B

LES DIVISIONS DE RECENSEMENT DU QUÉBEC

16 MONTMORENCY 2
34 ARTHABASKA
35 RICHMOND
36 SHERBROOKE
42 YAMASKA
50 RICHELIEU
51 SAINT HYACINTHE
52 ROUVILLE
53 IBERVILLE
55 SAINT JEAN
56 CHAMBLY
57 VERCHÈRES
62 L ASSOMPTION
64 ÎLE JÉSUS
65 ÎLE DE MONTRÉAL
66 LAPRAIRIE
67 NAPIERVILLE
69 CHÂTEAUGUAY
70 BEAUHARNOIS
73 DEUX MONTAGNES

Km 50 0 50 100 150 200 250 Km

Source: QUÉBEC. Ministère de la Santé et des Services sociaux (1985) Géographie de la santé au Québec. p. 141.

INTRODUCTION

Pour diverses raisons énumérées précédemment et dans la mesure du possible, les données ont été compilées sur la base des régions de recensement. En premier lieu, nous définissons la composition de ces régions, ensuite nous précisons les concepts de régions-ressources et régions du Québec de base.

1. DÉFINITION DES RÉGIONS DE RECENSEMENT

Nous présentons une liste des divisions de recensement composant chacune des régions de recensement. Celles-ci diffèrent sensiblement des régions administratives délimitées par le ministère de l'Industrie et du Commerce, en ce qu'elles regroupent uniquement des divisions de recensement entières. La plupart des différences consistent donc en des ajustements mineurs aux limites des régions, ajustements qui touchent moins de 1% de la population totale. Toutefois, il existe une différence importante à la limite des régions 01 et 03; en effet, la limite de la région de recensement 01 est reportée beaucoup plus à l'ouest que celle de la région administrative 01, de façon à englober les divisions de recensement de Kamouraska, de Rivière-du-Loup et de Témiscouata; un tel ajustement permet de faire correspondre la région de recensement 01 à la région couverte par la conférence administrative régionale de l'Est du Québec. Il faut aussi noter que la région administrative 10 a été répartie entre les régions de recensement 08 et 09. Les territoires d'Abitibi et de Mistassini se retrouvent dans la région 08 et le territoire du Nouveau-Québec dans la région 09. La carte de la page précédente illustre les différences entre les découpages des régions administratives et des régions de recensement.

Liste des divisions de recensement comprises dans les régions de recensement

RÉGION 01: EST DU QUÉBEC

- Bonaventure
- Gaspé-Est
- Gaspé-Ouest
- Îles-de-la-Madeleine
- Kamouraska
- Matane
- Matapédia
- Rimouski
- Rivière-du-Loup
- Témiscouata

RÉGION 02: SAGUENAY — LAC ST-JEAN

- Chicoutimi
- Lac St-Jean Est
- Lac St-Jean Ouest

RÉGION 03: QUÉBEC

- Beauce
- Bellechasse
- Charlevoix-Est
- Charlevoix-Ouest
- Dorchester
- Lévis
- L'Islet
- Lotbinière
- Mégantic
- Montmagny
- Montmorency no 1
- Montmorency no 2
- Portneuf
- Québec

Source: Office de planification et de développement du Québec (1976).

RÉGION 04: MAURICIE — BOIS-FRANCS

— Arthabaska
— Champlain
— Drummond
— Maskinongé
— Nicolet
— St-Maurice
— Yamaska

RÉGION 05: ESTRIE

— Compton
— Frontenac
— Richmond
— Sherbrooke
— Stanstead
— Wolfe

RÉGION 06: MONTRÉAL

— sous-région 06S: RIVE SUD

— Bagot
— Beauharnois
— Brome
— Chambly
— Châteauguay
— Huntingdon
— Iberville
— Laprairie
— Missisquoi
— Napierville
— Richelieu
— Rouville
— St-Hyacinthe
— St-Jean
— Shefford
— Soulanges
— Vaudreuil
— Verchères

— sous-région 06C: MONTRÉAL-CENTRE

— Île-de-Montréal
— Île-de-Jésus

— sous-région 06N: RIVE NORD

— Argenteuil
— Berthier
— Deux-Montagnes
— Joliette
— L'Assomption
— Montcalm
— Terrebonne

RÉGION 07: OUTAOUAIS

— Gatineau
— Hull
— Labelle
— Papineau
— Pontiac

RÉGION 08: ABITIBI — TÉMISCAMINGUE

— Abitibi
— Témiscamingue

RÉGION 09: CÔTE-NORD

— Saguenay

2. RÉGIONS RESSOURCES ET RÉGIONS DU QUÉBEC DE BASE

Dans le texte suivant, on distingue, parmi les neuf régions administratives du Québec, les régions ressources et les régions du Québec de base.

Les régions ressources regroupent celles dont l'économie correspond presque exclusivement à l'extraction et à la première transformation des ressources, tandis que les régions du Québec de base sont plus urbanisées et ont une économie plus diversifiée.

Les régions ressources sont les régions administratives suivantes:

— région de l'Est du Québec (01)
— région du Saguenay — Lac-St-Jean (02)
— région d'Abitibi — Témiscamingue (08)
— région de la Côte-Nord (09)

Les régions du Québec de base sont les régions administratives suivantes:

— région de Québec (03)
— région de Mauricie — Bois-Francs (04)
— région de l'Estrie (05)
— région de Montréal (06)
— région de l'Outaouais (07)

ANNEXE C

<u>QUESTIONNAIRE ADRESSÉ AUX MINISTERES PROVINCIAUX DES TRANSPORTS DU CANADA (AOUT 1988)</u>

Dans le cadre du programme de doctorat de géographie de l'Université Laval, je mène actuellement une étude sur les politiques ferroviaires provinciales au Canada. Vous est-t-il possible de répondre aux questions suivantes.

1a. Dans votre province existe-t-il une loi régissant le transport sur rail?

Oui ( ) Non ( )

b. Si oui quel est le nom de cette loi?

____

c. Quels systèmes ferroviaires sont couverts par cette loi (p.ex. tramway)?

____

d. Quels sont les sociétés ferroviaires soumises à la juridiction provinciale?

____

____

2 a. Dans votre province existe-t-il une politique du transport ferroviaire?

Oui ( ) Non ( )

b. Détails:

____

____

3a. Votre province possède-t-elle des entreprises ferroviaires?

Oui ( ) Non ( )

b. Si oui, quels sont leurs noms?

____

____

4. Quel est la division de votre ministère responsable de la gestion du transport ferroviaire?

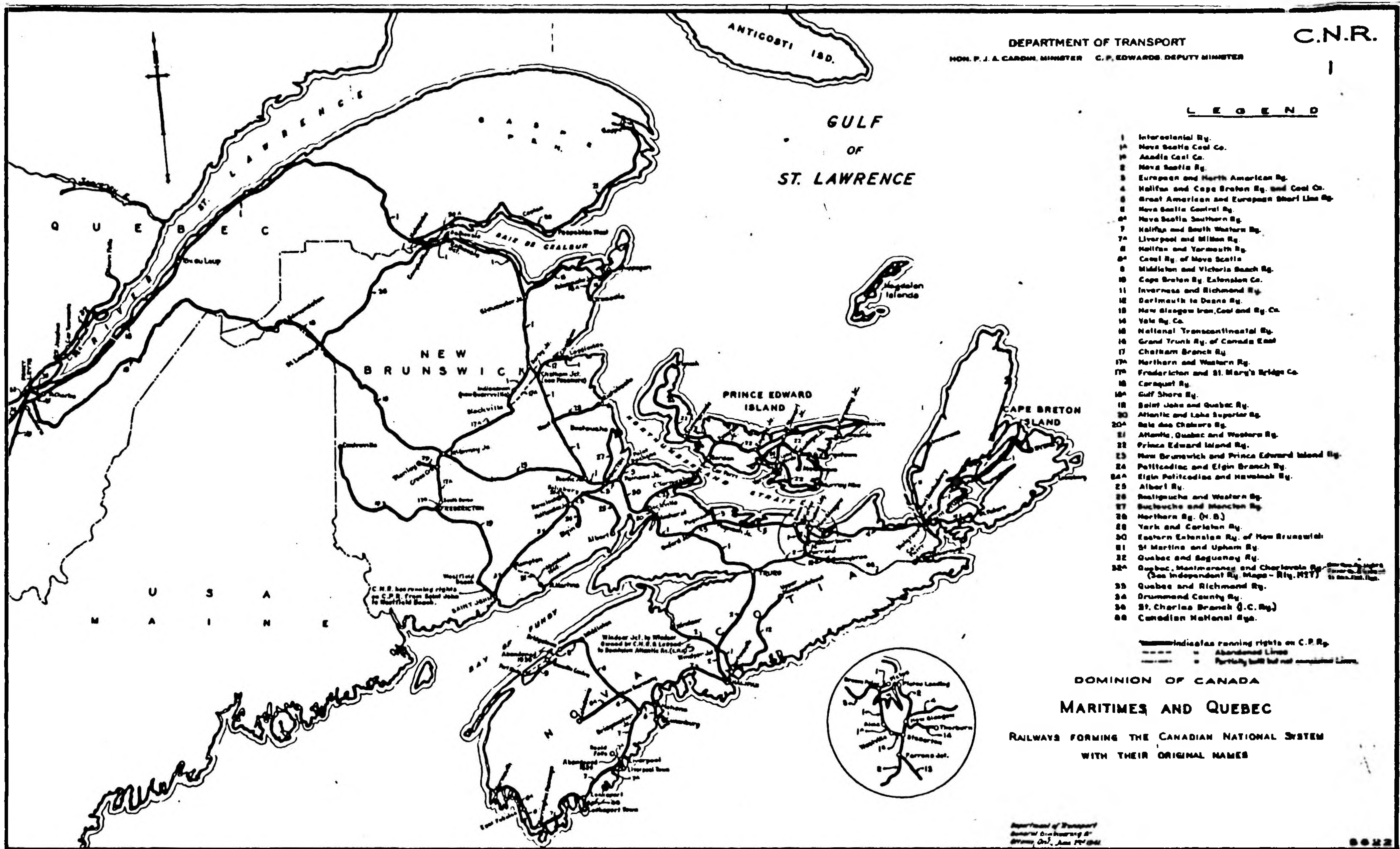
____

5. Quels sont les autres ministères s'occupant du transport ferroviaire et à quels fins?

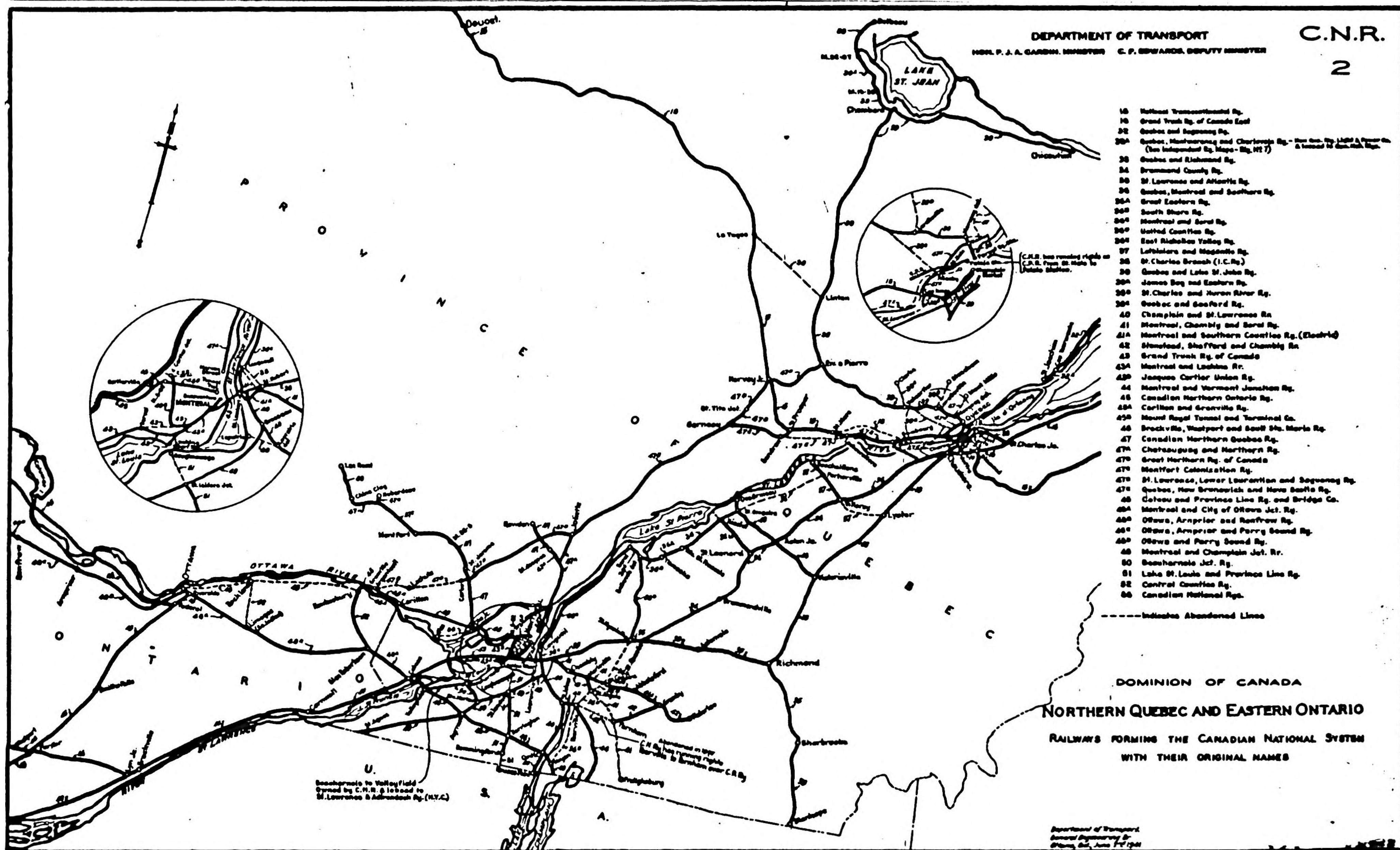
____

==============================

ANNEXE D



DEPARTMENT OF TRANSPORT
HON. P. J. A. CARDIN, MINISTER C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER
C.N.R.
1
LEGEND
1 Intercolonial Ry.
1A Nova Scotia Coal Co.
1B Acadia Coal Co.
2 Nova Scotia Ry.
3 European and North American Ry.
4 Halifax and Cape Breton Ry. and Coal Co.
5 Great American and European Short Line Ry.
6 Nova Scotia Central Ry.
6A Nova Scotia Southern Ry.
7 Halifax and South Western Ry.
7A Liverpool and Milton Ry.
8 Halifax and Yarmouth Ry.
8A Coast Ry. of Nova Scotia
9 Middleton and Victoria Beach Ry.
10 Cape Breton Ry. Extension Co.
11 Inverness and Richmond Ry.
12 Dartmouth to Deans Ry.
13 New Glasgow Iron, Coal and Ry. Co.
14 Vale Ry. Co.
15 National Transcontinental Ry.
16 Grand Trunk Ry. of Canada East
17 Chatham Branch Ry.
17A Northern and Western Ry.
17B Fredericton and St. Mary's Bridge Co.
18 Caraquet Ry.
18A Gulf Shore Ry.
19 Saint John and Quebec Ry.
20 Atlantic and Lake Superior Ry.
20A Baie des Chaleurs Ry.
21 Atlantic, Quebec and Western Ry.
22 Prince Edward Island Ry.
23 New Brunswick and Prince Edward Island Ry.
24 Petitcodiac and Elgin Branch Ry.
24A Elgin Petitcodiac and Havelock Ry.
25 Albert Ry.
26 Restigouche and Western Ry.
27 Buctouche and Moncton Ry.
28 Northern Ry. (N.B.)
29 York and Carleton Ry.
30 Eastern Extension Ry. of New Brunswick
31 St Martins and Upham Ry.
32 Quebec and Saguenay Ry.
32A Quebec, Montmorency and Charlevoix Ry. (See Independent Ry. Maps - Rly. N27)
33 Quebec and Richmond Ry.
34 Drummond County Ry.
36 St. Charles Branch (I.C. Ry.)
Canadian National Rys.
indicates running rights on C.P.Ry.
" Abandoned Lines
GULF OF ST. LAWRENCE
ANTICOSTI ISD.
ST. LAWRENCE
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND
Magdalen Islands
BAIE DE CHALEUR
NORTHUMBERLAND STRAIT
BAY OF FUNDY
NOVA SCOTIA
U S A
MAINE
GASPE PEN.
Fredericton
Saint John
Truro
Chatham Jct.
Blackville
Albert
Westfield Beach
C.N.R. has running rights on C.P.R. from Saint John to Westfield Beach.
Windsor Jct. to Windsor Owned by C.N.R. & Leased to Dominion Atlantic Ry. (L.A.)
Liverpool
Liverpool Town
Lockeport
Abandoned 1934
DOMINION OF CANADA
MAITIMES AND QUEBEC
RAILWAYS FORMING THE CANADIAN NATIONAL SYSTEM WITH THEIR ORIGINAL NAMES
Department of Transport



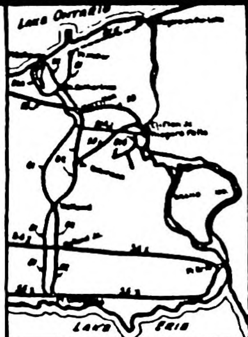
DEPARTMENT OF TRANSPORT
C.N.R.
2
18 National Transcontinental Ry.
19 Grand Trunk Ry. of Canada East
32 Quebec and Saguenay Ry.
32A Quebec, Montmorency and Charlevoix Ry.
(See Independent Ry. Maps - Ry. No 7)
33 Quebec and Richmond Ry.
34 Drummond County Ry.
35 St. Lawrence and Atlantic Ry.
36 Quebec, Montreal and Southern Ry.
36A Great Eastern Ry.
36B South Shore Ry.
36C Montreal and Sorel Ry.
36D United Counties Ry.
36E East Richelieu Valley Ry.
37 Lotbiniere and Megantic Ry.
38 St. Charles Branch (I.C.Ry.)
39 Quebec and Lake St. John Ry.
39A James Bay and Eastern Ry.
39B St. Charles and Huron River Ry.
39C Quebec and Gosford Ry.
40 Champlain and St. Lawrence Rr.
41 Montreal, Chambly and Sorel Ry.
41A Montreal and Southern Counties Ry. (Electric)
42 Stanstead, Shefford and Chambly Rr.
43 Grand Trunk Ry. of Canada
43A Montreal and Lachine Rr.
43B Jacques Cartier Union Ry.
44 Montreal and Vermont Junction Ry.
45 Canadian Northern Ontario Ry.
45A Carillon and Grenville Ry.
45B Mount Royal Tunnel and Terminal Co.
46 Brockville, Westport and Sault Ste. Marie Ry.
47 Canadian Northern Quebec Ry.
47A Chateauguay and Northern Ry.
47B Great Northern Ry. of Canada
47C Montfort Colonization Ry.
47D St. Lawrence, Lower Laurentian and Saguenay Ry.
47E Quebec, New Brunswick and Nova Scotia Ry.
48 Coteau and Province Line Ry. and Bridge Co.
48A Montreal and City of Ottawa Jct. Ry.
48B Ottawa, Arnprior and Renfrew Ry.
48C Ottawa, Arnprior and Parry Sound Ry.
48D Ottawa and Parry Sound Ry.
49 Montreal and Champlain Jct. Rr.
50 Beauharnois Jct. Ry.
51 Lake St. Louis and Province Line Ry.
52 Central Counties Ry.
66 Canadian National Rys.
-----Indicates Abandoned Lines
LAKE ST. JEAN
Chicoutimi
La Tuque
Quebec
Charles Jc.
Lake St. Pierre
Richmond
Sherbrooke
Montreal
OTTAWA RIVER
ST. LAWRENCE
PROVINCE OF QUEBEC
ONTARIO
U. S. A.
Beauharnois to Valleyfield
Owned by C.N.R. & leased to
St. Lawrence & Adirondack Ry. (N.Y.C.)
DOMINION OF CANADA
NORTHERN QUEBEC AND EASTERN ONTARIO
RAILWAYS FORMING THE CANADIAN NATIONAL SYSTEM
WITH THEIR ORIGINAL NAMES

DEPARTMENT OF TRANSPORT

HON. P. J. A. CARDIN, MINISTER   C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER

C.N.R.

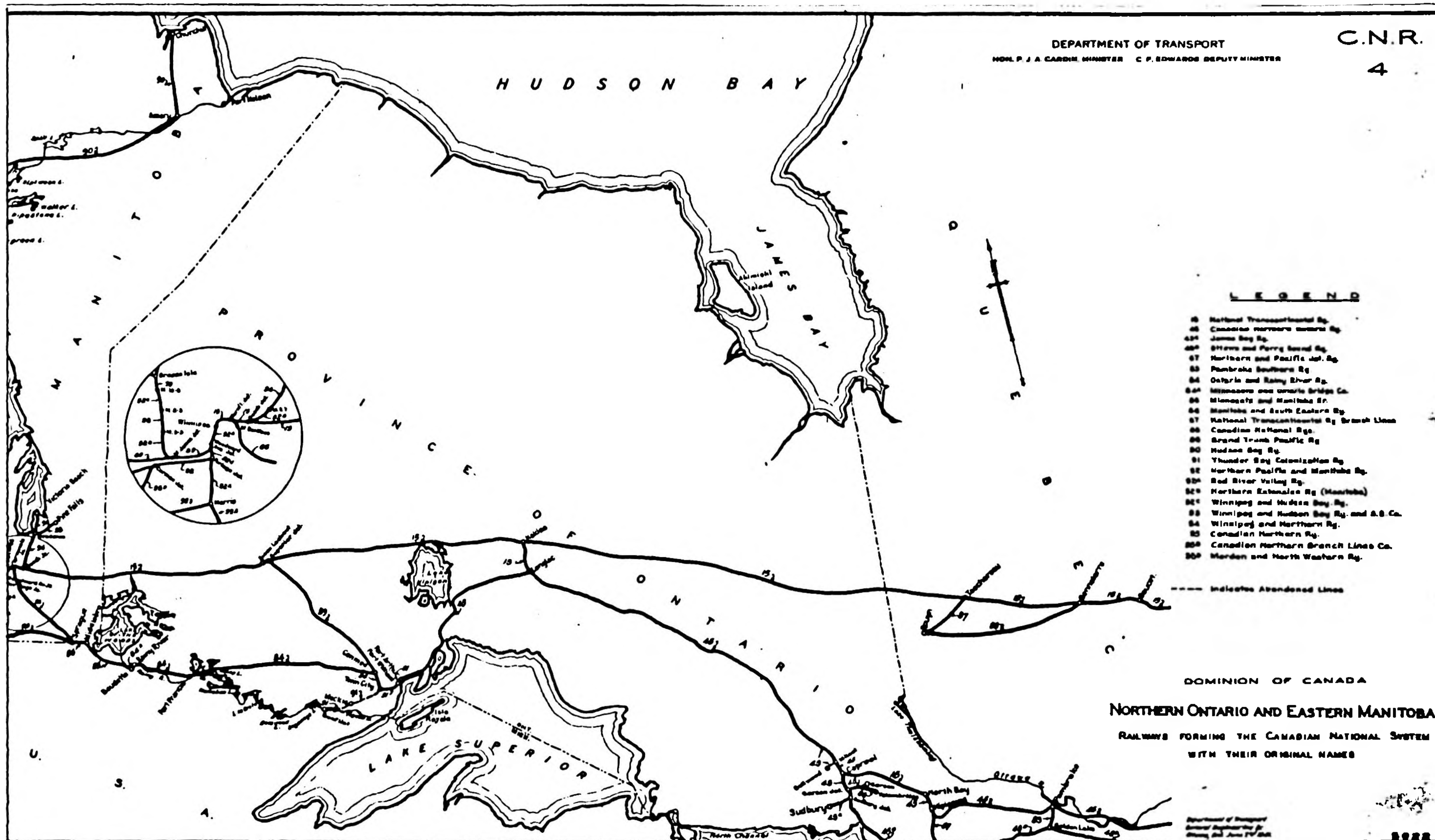
3



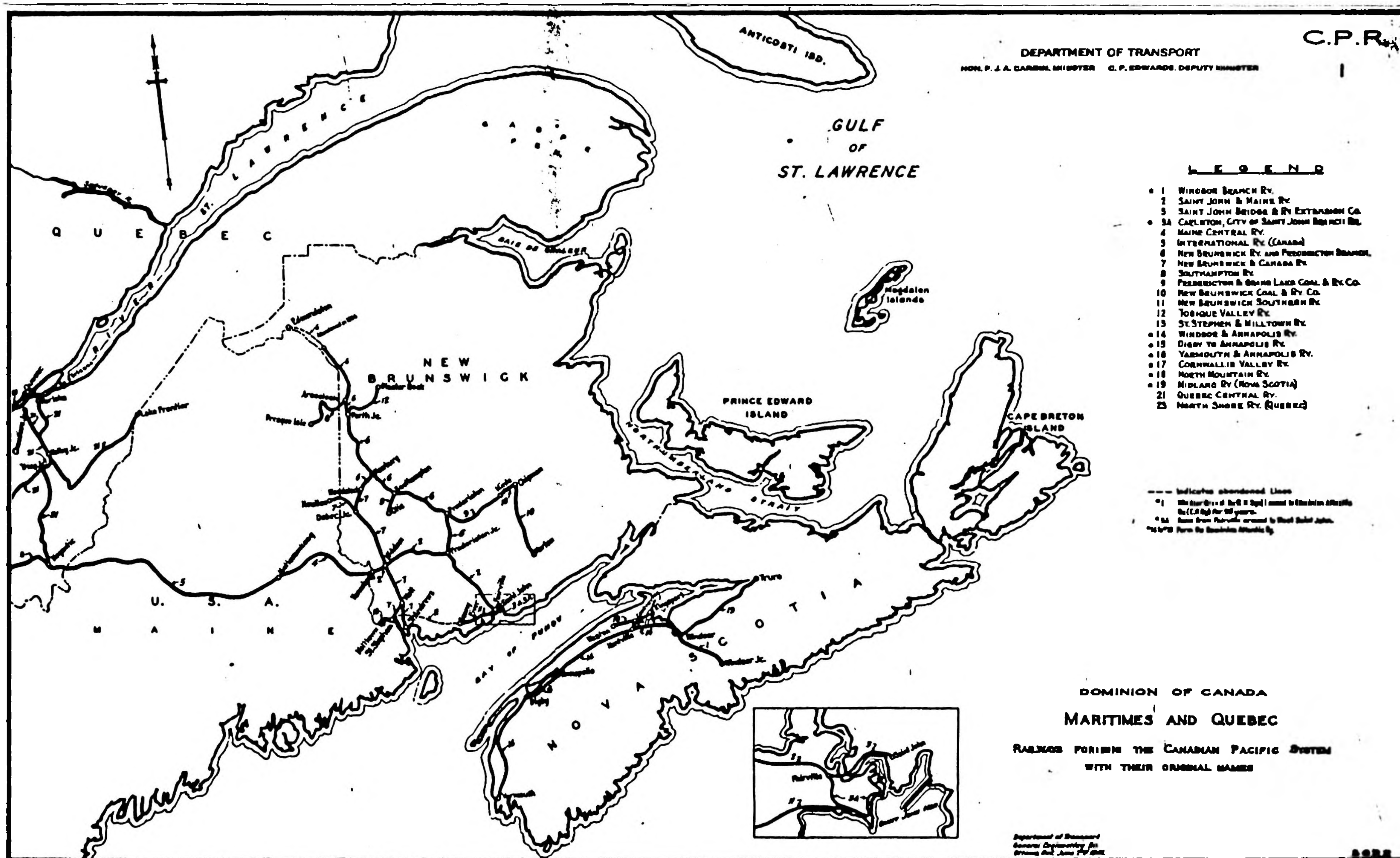
DOMINION OF CANADA

SOUTHERN ONTARIO

RAILWAYS FORMING THE CANADIAN NATIONAL SYSTEM
WITH THEIR ORIGINAL NAMES



DEPARTMENT OF TRANSPORT
C.N.R.
4
HUDSON BAY
JAMES BAY
MANITOBA
PROVINCE OF ONTARIO
QUEBEC
LAKE SUPERIOR
U.S.A.
North Bay
Sudbury
LEGEND
National Transcontinental Ry.
James Bay Ry.
Ottawa and Parry Sound Ry.
Pembroke Southern Ry
Ontario and Rainy River Ry.
Minnesota and Manitoba Rr.
Manitoba and South Eastern Ry.
National Transcontinental Ry Branch Lines
Canadian National Rys.
Grand Trunk Pacific Ry
Hudson Bay Ry.
Thunder Bay Colonization Ry
Northern Pacific and Manitoba Ry.
Red River Valley Ry.
Northern Extension Ry (Manitoba)
Winnipeg and Hudson Bay Ry.
Winnipeg and Hudson Bay Ry. and S.S. Co.
Winnipeg and Northern Ry.
Canadian Northern Ry.
Canadian Northern Branch Lines Co.
Morden and North Western Ry.
Indicates Abandoned Lines
DOMINION OF CANADA
NORTHERN ONTARIO AND EASTERN MANITOBA
RAILWAYS FORMING THE CANADIAN NATIONAL SYSTEM
WITH THEIR ORIGINAL NAMES



C.P.R.
DEPARTMENT OF TRANSPORT
ANTICOSTI ISD.
GULF OF ST. LAWRENCE
ST. LAWRENCE
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
BAIE DE CHALEUR
Magdalen Islands
PRINCE EDWARD ISLAND
NORTHUMBERLAND STRAIT
CAPE BRETON ISLAND
NOVA SCOTIA
U. S. A.
MAINE
BAY OF FUNDY
Truro
LEGEND
1 Windsor Branch Ry.
2 Saint John & Maine Ry.
3 Saint John Bridge & Ry Extension Co.
3A Carleton, City of Saint John Branch Ry.
4 Maine Central Ry.
5 International Ry. (Canada)
6 New Brunswick Ry. and Fredericton Branch.
7 New Brunswick & Canada Ry.
8 Southampton Ry.
9 Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.
10 New Brunswick Coal & Ry. Co.
11 New Brunswick Southern Ry.
12 Tobique Valley Ry.
13 St. Stephen & Milltown Ry.
14 Windsor & Annapolis Ry.
15 Digby to Annapolis Ry.
16 Yarmouth & Annapolis Ry.
17 Cornwallis Valley Ry.
18 North Mountain Ry.
19 Midland Ry. (Nova Scotia)
21 Quebec Central Ry.
23 North Shore Ry. (Quebec)
DOMINION OF CANADA
MARITIMES AND QUEBEC
RAILWAYS FORMING THE CANADIAN PACIFIC SYSTEM
WITH THEIR ORIGINAL NAMES

DEPARTMENT OF TRANSPORT

HON. P. J. A. CARDIN, MINISTER C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER

C.P.R.

2





LAKE ST. JEAN

PROVINCE OF QUEBEC

ONTARIO

U.S.A.

OTTAWA RIVER

RIVER ST. LAWRENCE

Lake St. Pierre

Three Rivers

Quebec

Ottawa

Hull

Abandoned April 1940

LEGEND

5 International Ry. (Canada)
20 Atlantic & North West Ry.
21 Quebec Central Ry.
22 Hereford Ry.
23 North Shore Ry. (Quebec)
23A Joliette & Brandon Ry.
24 Montreal & Atlantic Ry.
25 Orford Mountain Ry.
26 Massawippi Valley Ry.
27 Lake Champlain & St. Lawrence Jct. Ry.
28 Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Ry.
29 Montreal & Western Ry.
30 Northern Colonization Ry.
31 Laurentian Ry.
32 Ottawa, Northern & Western Ry.
33 Pontiac Pacific Jct. Ry.
34 Montreal & Ottawa Ry.
35 St. Lawrence & Ottawa Ry.
36 Canada Central Ry.
37 Brockville & Ottawa Ry.
38 Ontario & Quebec Ry.
39 Glengarry & Stormont Ry.
40 St. Eustache Ry. (Abandoned April 1940)
41 St. Maurice Valley Ry.
42 Campbellford, Lake Ontario & Western Ry.

---- Indicates Abandoned Lines.

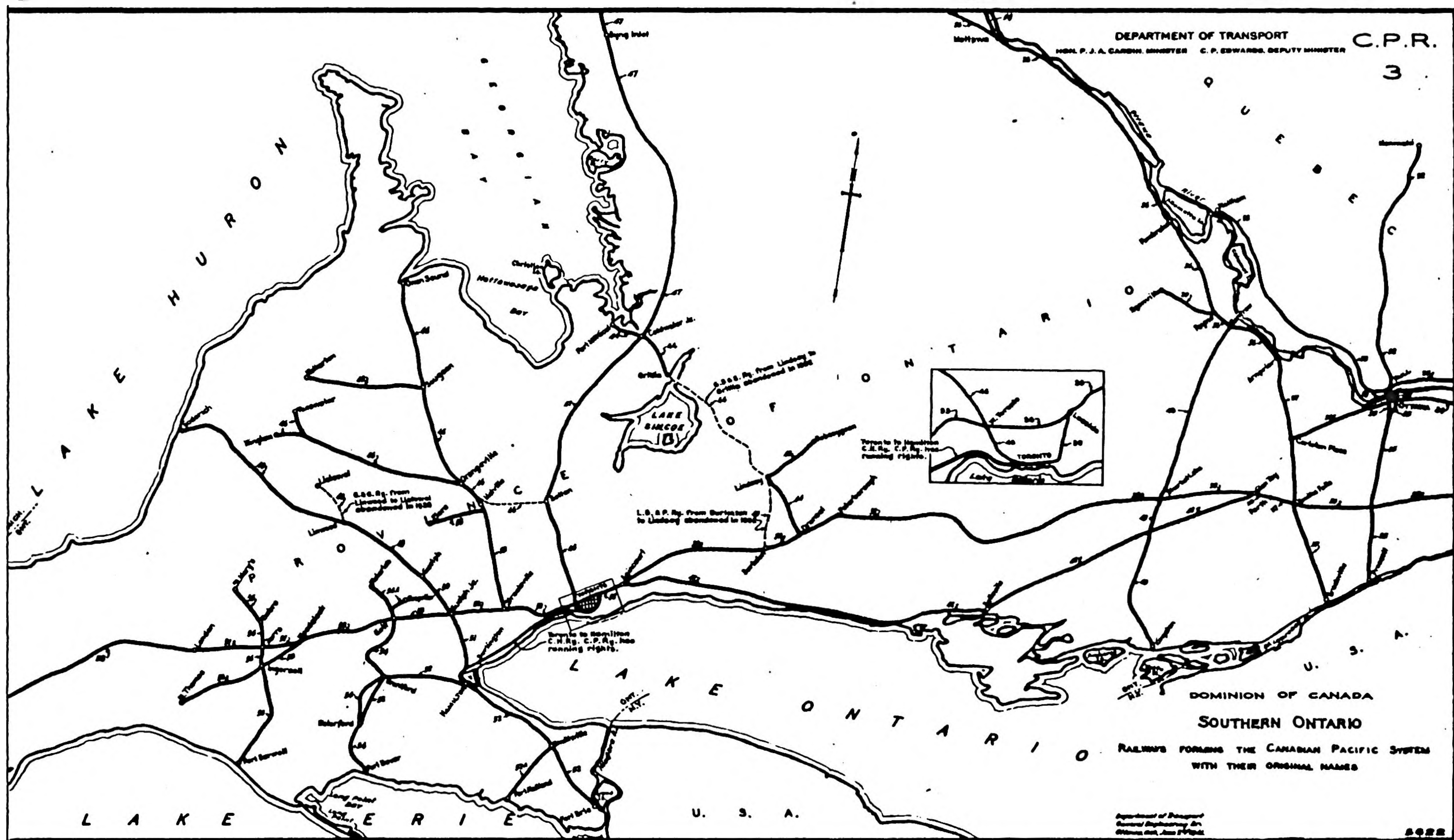
DOMINION OF CANADA

NORTHERN QUEBEC AND EASTERN ONTARIO

RAILWAYS FORMING THE CANADIAN PACIFIC SYSTEM WITH THEIR ORIGINAL NAMES

Department of Transport

5022


DEPARTMENT OF TRANSPORT
HON. P. J. A. CARDIN, MINISTER C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER
C.P.R.
3
QUEBEC
LAKE HURON
GEORGIAN BAY
LAKE SIMCOE
PROVINCE OF ONTARIO
LAKE ONTARIO
LAKE ERIE
U. S. A.
Toronto to Hamilton C.N.Ry. C.P.Ry. has running rights.
DOMINION OF CANADA
SOUTHERN ONTARIO
RAILWAYS FORMING THE CANADIAN PACIFIC SYSTEM
WITH THEIR ORIGINAL NAMES

INDEPENDENT

1

DEPARTMENT OF TRANSPORT

HON. P. J. A. CARDIN, MINISTER   C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER

ANTICOSTI ISD.

GULF
OF
ST. LAWRENCE

ST. LAWRENCE RIVER

GASPE PEN.

QUEBEC

BAIE DE CHALEUR

Riviere du Loup

Edmundston

Connors

NEW BRUNSWICK

Magdalen Islands

PRINCE EDWARD ISLAND

NORTHUMBERLAND STRAIT

CAPE BRETON ISLAND

Springhill Jct.

Springhill

Parrsboro

U. S. A.
MAINE

BAY OF FUNDY

NOVA SCOTIA

LEGEND

1 Sydney & Louisbourg Ry.
2 Cumberland Ry. & Coal Co.
3 Maritime Coal Ry. & Power Co.
4 Northern New Brunswick & Seaboard Ry.
5 Temiscouata Ry.
6 Canada & Gulf Terminal Ry.
7 Quebec Ry., Light & Power Co.
Formerly (Quebec ... & Charlevoix Ry.)
8 Roberval & Saguenay Ry.
9 Alma & Jonquiere Ry.

Old line abandoned ... now operating a small tourist and hunter train.

DOMINION OF CANADA

MARITIMES AND QUEBEC

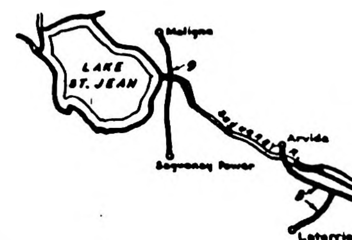
INDEPENDENT RAILWAYS

INDEPENDENT

2

DEPARTMENT OF TRANSPORT

HON. P. J. A. [illegible], MINISTER   C. P. EDWARDS, DEPUTY MINISTER





PROVINCE OF QUEBEC

ONTARIO

U. S. A.

OTTAWA RIVER

Ottawa

Cornwall

Huntingdon

Rouses Point

Delson Jct.

Lake St. Pierre

Quebec

Leased to C.N.R.

RIVER ST. LAWRENCE

L. St. Francis

LEGEND

7 Quebec Ry. Light & Power Co. Formerly (Quebec Montmorency & Charlevoix Ry.)
8 Roberval & Saguenay Ry.
9 Alma & Jonquiere Ry.
10 St Lawrence & Adirondack Ry.
11 Napierville Jct. Ry. (D & H.)
12 Ottawa & New York Ry.
13 Rutland & Noyan Ry.

▬ Indicates Line Leased from Grand Trunk Ry.

DOMINION OF CANADA

NORTHERN QUEBEC AND EASTERN ONTARIO

INDEPENDENT RAILWAYS

Department of Transport
General Engineering Br.
Ottawa, Ont., [illegible]

ANNEXE E

ENTREPRISES ET ANNÉE D'INTÉGRATION	ANNÉE CHARTE	ÉMISE PAR	ANNÉE DU TRANSFERT	ABANDONNÉE EN	KM	DIVISION DE RECENSEMENT	PROVENANCE	DESTINATION	FORMES DES EN TERRE N.C (en hectares)	SUBSIDES EN ARGENT	QUÉBÉCOIS CONVERTIS	$ TOTAL $
Réseau du Canadian National Railways												
1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL (1919)			AGC 1883									
COMTÉ DE DRUMMOND (1899)	1886/c.81	QUÉBEC	AGC 1893		187.03	3/4/20/36/38/51	Jonction SAINTE ROSALIE	CHAUDIERE		$206,946.00	$141,750.00	$347,696.00
				1955	23.70	51	SAINT-LÉONARD	NICOLET				
2. CHEMIN DE FER LOTBINIERE ET MÉGANTIC (1920)	1889/c.89	QUÉBEC	1920	1927	19.35	38/42	LYSTER	VILLEROY			$131,100.83	$131,100.83
				1931	4.84	38	PARISVILLE	DESCHAILLONS				
				1979	21.16	38	VILLEROY	PARISVILLE				
3. PONT DE QUÉBEC		CANADA	AGC 1884		0.90	36/65	SAINT NICOLAS	SAINTE FOY		$250,000.00		$250,000.00
4. TRANSCONTINENTAL (1915)		CANADA										
A. MINES ROUYN	1925/c.110	QUÉBEC	1925	1979	72.25	68	ROUYN NORANDA	TASCHEREAU		$250,000.00		$250,000.00
B. QUÉBEC, MONTRÉAL & SUD (1929)			AGC 1906						42,848			
B 1 COMTÉS UNIS	1883/c.90	QUÉBEC		1981	44.92	56/65	SAINT HYACINTHE	Jonction BELLEVUE			$311,347.18	$311,347.18
				1931	44.22	28/59/65	IBERVILLE	SAINT-HYACINTHE				
B 2 RIVE SUD (1900)	1894/c.72	QUÉBEC	AGC 1895							$137,964.49		$137,964.49
B 2 A MONTRÉAL ET SOREL (1894)	1881/c.38	QUÉBEC	1894		159.00	56/66/73	SOREL	SAINT-LAMBERT		$226,645.00		$226,645.00
B 2 B GRAND ORIENTAL (1899)	1882/c.71	QUÉBEC	1899	1934	43.55	38/51	FORTIERVILLE	SAINT-GRÉGOIRE				
					10.89	38/51/56/75	Jonction SAINT-GRÉGOIRE	NICOLET				
					26.00	51/75	NICOLET	PIERREVILLE		$32,000.00		$32,000.00
					24.11	75	PIERREVILLE	Jonction BELLEVUE				
B 2 C VALLÉE EST DU RICHELIEU (1896)	1890/c.91	QUÉBEC	1895	1931	35.48	28/43	NOYAN	IBERVILLE			$116,340.00	$116,340.00
B 2 D RICHELIEU, DRUMMOND ET ARTHABASKA (1900)	1869/c.56	QUÉBEC	1900		27.00	56/75	YAMASKA	SOREL		$62,742.00		$62,742.00
5. CHEMIN DE FER QUÉBEC ET SAGUENAY	1905/c.55	QUÉBEC			99.48	13/14	CLERMONT	CAP-TOURMENTE				
QUÉBEC, MONTMORENCY ET CHARLEVOIX	1881/c.44	QUÉBEC	AGC 1895		40.06	46/56	CAP-TOURMENTE	QUÉBEC		$250,000.00	$63,000.00	$313,000.00
6. CHEMIN DE FER NATIONAUX DU CANADA		CANADA										
A. GRAND TRONC (1918)		CANADA	AGC 1883									
A.1 CANADA ATLANTIQUE	1901/c.6	CANADA			110.00	6/15/27/43/50/63/66/72	FRONTIERE VERMONT	FRONTIERE ONTARIO		$200,000.00		$200,000.00
A.2 JONCTION DE BEAUHARNOIS	1887/c.70	QUÉBEC	AGC 1893		9.52	6/15	SAINTE MARTINE	BEAUHARNOIS		$145,610.00	$50,196.25	$195,806.25
B. JONCTION DE MONTRÉAL ET LAC CHAMPLAIN		CANADA			100.00	15/27/34	FRONTIERE NEW YORK	BROSSARD		$150,000.00		$150,000.00
C. MATANE ET DU GOLFE (CANADA GULF & TERMINAL)(1925)	1909/c.100	QUÉBEC			56.00	40	MATANE	MONT-JOLI	59,779			
D. QUÉBEC ORIENTAL	1903/c.72	QUÉBEC	AGC 1907									
BAIE DES CHALEURS	1872/c.43	QUÉBEC	AGC 1891		125.00	9	CAPLAN	MATAPÉDIA		$62,840.95	$995,529.61	$1,058,370.56
QUÉBEC ORIENTAL	1888/c.100	QUÉBEC			36.44	9	PASPÉBIAC	CAPLAN				
ATLANTIQUE, QUÉBEC ET OCCIDENTAL			AGC 1903		164.77	9/22	GASPÉ	PASPÉBIAC	161,880			
E. TÉMISCOUATA	1883/c.92	QUÉBEC		1989	111.58	69/70	FRONTIERE NV BRUNSWICK	RIVIERE-DU-LOUP			$362,250.00	$362,250.00
F. UNION JACQUES-CARTIER	1880/c.50	QUÉBEC			17.76	49	LACHINE	Jct. JACQUES-CARTIER				
7. CANADIEN NORD (1917)		CANADA	AGC 1902						131,018			
A. CHATEAUGUAY ET NORD	1894/c.64	QUÉBEC			58.40	8/29/35/49	MONTRÉAL	JOLIETTE				
B. COLONISATION DE MONTFORT	1890/c.107	QUÉBEC	AGC 1898	19??	48.79	2/71	SAINT-SAUVEUR	HUBERLEAU		$60,000.00	$109,896.80	$169,896.80
C. GRAND NORD	1883/c.87	QUÉBEC	AGC 1884		98.79	8/12/29/39/67	GARNEAU	JOLIETTE	12,303	$156,000.00	$199,500.00	$355,500.00
				19??	99.30	2/18/29/35/44	JOLIETTE	FRONTIERE ONTARIO			$35,385.00	$35,385.00
C 1 BASSES LAURENTIDES	1877/c.48	QUÉBEC			66.00	12/54	RIVIERE A PIERRE	GARNEAU		$115,000.00	$312,375.00	$427,375.00
D. L'ASSOMPTION	1881	QUÉBEC		19??	4.84	35	L'ASSOMPTION	L'ÉPIPHANIE			$5,512.50	$5,512.50
E. QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN	1874/c.46	QUÉBEC	1919		411.00	16/32/33/54/55	QUÉBEC	ROBERVAL/CHICOUTIMI	65,221	$1,703,129.63	$716,743.10	$2,419,872.73
E.1 QUÉBEC A GOSFORD	1869/c.53	QUÉBEC				55	QUÉBEC	GOSFORD				
F. RIVIERE ROUGE	1918/c.106	QUÉBEC		19??	14.61	2	CHINA CLAY	INTERVALE				
G. SAINT-CHARLES ET RIVIERE HURON	1912/c.93	QUÉBEC		1938	16.05	55	LORETTEVILLE	STONEHAM	6,475			
8. CENTRAL VERMONT												
VALLÉE DE MISSISQUOI (1883)	1888/c.77	QUÉBEC	1883	1885	16.62	10	BOLTON SUD	EASTMAN		$43,842.50		$43,842.50
9. MONTRÉAL ET COMTES DU SUD	1897/c.56	CANADA	AGC 1897									
MONTRÉAL, PORTLAND ET BOSTON (nouveau nom)	1875/c.70	QUÉBEC	AGC 1877		32.25	11/59	MARIEVILLE	CHAMBLY		$231,122.00		$231,122.00
				1956	6.45	59	SAINTE-ANGELE	MARIEVILLE				
					14.52	59	SAINT-CÉSAIRE	MARIEVILLE				
					24.73	59/61	GRANBY	SAINT-CÉSAIRE				
				1925	16.13	11/43	FARNHAM	SAINTE-ANGELE				
				1938	33.87	43	FRONTIERE VERMONT	FARNHAM				
1. MONTRÉAL, CHAMBLY ET SOREL	1871/c.29	QUÉBEC	AGC 1873		19.35	11	CHAMBLY	SAINT-LAMBERT.				
2. JONCTION DE MISSISQUOI (1873)	1869/c.59	QUÉBEC	1873									
											TOTAL CN Rail:	$7,833,765.84
											Part sur le total	0.29

Réseau du Canadian Pacific Railway												
1. CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD		CANADA										
A. INTERNATIONAL (1886)		CANADA	1886		129.97	17/21/62	FRONTIERE DU MAINE	LENNOXVILLE		$395,315.80		$395,315.80
B. WATERLOO ET MAGOG (1886)	1873/c.27	CANADA	AGC 1887									
B.1 WATERLOO ET MAGOG	1871/c.28	QUÉBEC		1888	62.90	10/61/62/64	SHERBROOKE	WATERLOO		$172,000.00		$172,000.00
2. CHEMIN DE FER CAP-DE-LA-MADELEINE (1912)	1894/c.63	QUÉBEC	AGC 1912		3.94	12/67	Jonction CN Rail	CAP DE LA MADELEINE				
3. COLONISATION DU LAC TEMISCAMINGUE (1891)	1886	QUÉBEC			74.56	68	MATTAWA	LAC KIPPAWA		$232,266.82	$117,810.00	$350,076.82
LAC TEMISCAMINGUE	1883/c.93	QUÉBEC										
4. CHEMIN DE FER HEREFORD (1927)	1887/c.93	CANADA	AGC 1887				BEECHERS FALLS (EUA)	Jonction DUDWELL			$73,500.00	$73,500.00
				1927	20.97	17/74	COOKSHIRE	Jonction DUDWELL				
				1977	11.1	17	SAWYERVILLE	COOKSHIRE		$54,000.00		$54,000.00
				1946	25.81	17	MALVINA	SAWYERVILLE				
				1927	22.58	17	BEECHERS FALLS (EUA)	MALVINA				
5. INTERPROVINCIAL ET BAIE JAMES (1922)	1901	CANADA	AGC 1901		94.3	68	LAC KIPPAWA	LAVERLOCHERE	124,146	$528,000.00		$528,000.00
				1980	16.7	68	LAVERLOCHERE	ANGLIERS				
6. CHEMIN DE FER JOLIETTE ET BRANDON (1908)	1905/c.56	QUÉBEC	AGC 1907	1983	16.00	8/29	ST FÉLIX DE VALOIS	ST GABRIEL DE BRANDON				
MONTRÉAL ET LAC MASKINONGÉ	1877/c.68	QUÉBEC	AGC 1892							$65,000.00	$34,125.00	$99,125.00
7. CHEMIN DE FER LAURENTIDES	1872/c.44	QUÉBEC		1962	24.62	31	Jonction SAINT-LIN	SAINT-LIN		$90,000.00		$90,000.00
8. CHEMIN DE FER MONTAGNE D'ORFORD (1909)	1888/c.97	QUÉBEC	AGC 1901	1968	101.61	57/62/64	Jonction TROY (EUA)	WINDSOR MILLS	15,913	$150,340.31		$150,340.31
9. MONTRÉAL ET OTTAWA (1892)	1890	CANADA	AGC 1884		72	72	RIGAUD	FRONTIÈRE ONTARIO		$24,710.00	$157,500.00	$182,210.00
10. OTTAWA ET NORD-OUEST (1902)		CANADA										
A. OTTAWA ET DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU	1871/c.26	QUÉBEC	AGC 1887								$345,450.00	$345,450.00
B. VALLÉE D'OTTAWA ET DE LA GATINEAU	1887	QUÉBEC	AGC 1894	1984	125	26	HULL	MANIWAKI		$319,982.00		$319,982.00
C. JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE (1902)	1880	CANADA		1984	128.23	63	WYMAN	WALTHAM		$541,000.00		$541,000.00
11. SUD-EST (1887)	1872/c.51	QUÉBEC	AGC 1891							$99,842.10		$99,842.10
A. JONCTION DES COMTÉS DU SUD-EST	1869/c.60	QUÉBEC			84.84	10/20/61	DRUMMONDVILLE	FOSTER				
				1976	8.06	10	FOSTER	Jonction SUTTON		$377,500.00		$377,500.00
					17.74	10	Jonction SUTTON	FRONTIERE VERMONT				
				1962	12.9	10/43	SUTTON	FARNHAM				
B. JONCTION DU LAC CHAMPLAIN ET SAINT-LAURENT (1881)	1878/c.84	QUÉBEC		1976	29.48	4/75	SAINT ROSALIE	SAINT GUILLAUME		$250,280.00		$250,280.00
					67.2	4/43/62	STANBRIDGE	SAINTE ROSALIE				
C. JONCTION DES CARRIERES DE PHILIPSBURG	1888/c.107	QUÉBEC		1939	11.29	43	PHILIPSBURG	STANDBRIDGE		$25,720.00		$25,720.00
D. COMTÉS DE RICHELIEU, DRUMMOND ET ARTHABASKA	1869/c.86	QUÉBEC		1976	13.44	75	SAINT ROBERT	SOREL				
				1894	69.35	20/75	L'AVENIR	Jonction SAINT ROBERT		$19,665.00		$19,665.00
12. CHEMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL (1912)	1874/c.45	QUÉBEC			63	5/19/36	VALLÉE JONCTION	LÉVIS	87,828	$897,698.14		$897,698.14
					148	5/17/42/62/74	SHERBROOKE	VALLÉE JONCTION	**	**		
					127.1	5/7/19/45	LAC FRONTIERE	VALLÉE JONCTION	**	**		
LÉVIS A KENNEBEC (1881)	1869/c.84	QUÉBEC			91	5/21	LAC MÉGANTIC	TRING	**	$117,000.00	$61,425.00	$178,425.00
VALLÉE DE MASSAWIPPI (1946)	1873/c.26	QUÉBEC	AGC 1887		51.55	62/64	FRONTIERE NEWHAMPSHIRE	LENNOXVILLE				
				1966	1.61	64	ROCK ISLAND	STANSTEAD				
13. QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL												
A. RIVE NORD (1882)	1853/c.100	QUÉBEC	AGC 1883		257.68	12/48/49/54/56/67	QUÉBEC	Jonction SAINT MARTIN		$13,984,239.00		$13,984,239.00
B. MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL (1882)	1875/c.2	QUÉBEC			192.25	2/18/25/48/49/52/71	Jonction SAINT MARTIN	OTTAWA				
C. MONTRÉAL ET OCCIDENTAL (1897)	1883/c.62	CANADA	1897	1990	107.9	31/71	SAINT JÉROME	LABELLE				$533,750.00
D. COLONISATION DU NORD DE MONTRÉAL	1869/c.58	QUÉBEC	AGC 1873	1990	94.31	31	LABELLE	MONT LAURIER	34,851			$3,150.00
E. LABELLE AU LAC NOMINGUE	1883	QUÉBEC		1990		31	LABELLE	LAC NOMINGUE				$96,000.00
14. VALLÉE DE LA SAINT-MAURICE (1911)		CANADA	AGC 1904		45	67	TROIS RIVIERES	GRAND-MERE	22,672			
											TOTAL CP Rail:	**$19,134,368.17**
											Part sur le total	**0.70**
Entreprises ferroviaires indépendantes												
ARNAUD (Mines Wabush)	1958/c.187	QUÉBEC	AGC 1960		38	60	Jonction ARNAUD	POINTE NOIRE				
ASBESTOS ET DANVILLE (JM Asbestos)	1897/c.74	QUÉBEC		1985	18	57	ASBESTOS	DANVILLE				
CARTIER (Compagnie minière Québec Cartier)	1957/c.186	QUÉBEC			416	60	PORT CARTIER	MONT WRIGHT				
COMPAGNIE DE GESTION DE MATANE (COGEMA)	1975/c.108	QUÉBEC			2	40/60	MATANE	BAIE COMEAU				
GRENVILLE, HARRINGTON ET DU NORD	1916/c.97	QUÉBEC		1981	21	2	GRENVILLE	KILMAR				
JONCTION DE NAPIERVILLE (G.T.R)	1888/c.99	QUÉBEC	AGC 1881		48	34/50/66	ROUSES POINT	DELSON	10,992			
NORMÉTAL	1938/c.126	QUÉBEC		1976	19.9	1	Jct. TRANSCONTINENTAL	NORMÉTAL				
PATES ET PAPIERS GULF (Industries Clarke)		CANADA		1967	14.5	60	CLARKE CITY	POINTE NOIRE	10,927			
PONTIAC ET RENFREW		CANADA		1977	8.06	53	WYMAN	MINES BRISTOL			$26,250.00	$26,250.00
RIVIERE ROMAINE (QIT-Fer et Titane)	1949/c.116	QUÉBEC			43	60	HAVRE SAINT-PIERRE	LAC ALLARD				
ROBERVAL-SAGUENAY (SECAL-ALCAN)	1974/c.106	QUÉBEC										
ALMA ET JONQUIERES	1912/c.85	QUÉBEC			38	16	LA BAIE	JONQUIERE				
BAIE DES HAI HAI	1908/c.107	QUÉBEC			16	32	SAGUENAY POWER	ISLÉ MALIGNE	53,234			

SAINT LAURENT ET ADIRONDACK		CANADA			21 29	15/21/29/34	Jonction ADIRONDACK	BEAUHARNOIS		$66,216 00		$66,216 00
Le CN Rail loue cette voie au Saint-Laurent et Adirondack	1875/c.56	CANADA			21 48	6	BEAUHARNOIS	VALLEYFIELD				
					32 32	6/15/27	FRONTIERE NEW YORK	VALLEYFIELD				
THURSO ET LA VALLÉE DE LA PETITE NATION	1926/c.113	QUÉBEC		1986	96	62	THURSO	DUHAMEL				
VALLÉE D'OTTAWA		CANADA	AGC 1892	1988	10 87	2	LACHUTÉ	SAINT ANDRÉ		$116,320.00		$115,320 00
											TOTAL Autres:	$206,786.00
											TOTAL:	927,174,921.01
Chemins de fer électriques (Tramways)												
COMTÉ DE QUÉBEC	1904/c.76	QUÉBEC		1947	7 34	56	VILLE DE QUÉBEC	VILLE DE QUÉBEC				
CITÉ DE QUÉBEC				1947	46 29	56	VILLE DE QUÉBEC	VILLE DE QUÉBEC				
POUVOIR ÉLECTRIQUE DE QUÉBEC												
CHEMIN DE FER URBAIN DE SHERBROOKE	1910/c.73	QUÉBEC		1947	14 82	62	VILLE DE SHERBROOKE	VILLE DE SHERBROOKE				
TRAMWAY ÉLECTRIQUE DE HULL			AGC 1913	1946	26 23	26	FRONTIERE ONTARIO	ALYMER				
TRAMWAY DE LÉVIS	1919/c.119	QUÉBEC		1947	18 96	36	VILLE DE LÉVIS	VILLE DE LÉVIS				
TRAMWAY ÉLECTRIQUE DE LEVIS	1901/c.66	QUÉBEC										
COMTÉ DE LÉVIS	1902/c.61	QUÉBEC										
COMTÉ DE LÉVIS	1906/c.60	QUÉBEC										
TRAMWAYS DE MONTRÉAL	1911/c.77	QUÉBEC		1967		49	ILE DE MONTRÉAL	ILE DE MONTRÉAL				
PARC ET DE L'ILE DE MONTRÉAL (1907)	1885/c.74	QUÉBEC	AGC 1894		61 27							
URBAIN DE MONTRÉAL	1886/c.86	QUÉBEC			200 68							
MONTRÉAL TERMINAL		QUÉBEC			29 58							
STCUM (MÉTRO)		QUÉBEC			64 4							
TRAMWAY DES TROIS-RIVIERES	1912/c.97	QUÉBEC		1947	11 46	67	VILLE DE TROIS RIVIERES	VILLE DE TROIS RIVIERES				
Projets jamais concrétisés												
ABITIBI SUD	1925/c.106	QUÉBEC					MONT LAURIER	AMOS				
AÉRIEN DE MONTRÉAL	1887/c.72	QUÉBEC					ILE DE MONTRÉAL	ILE DE MONTRÉAL				
AÉRIEN DE QUÉBEC ET BOSTON	1890/c.100	QUÉBEC					BOSTON	QUÉBEC		$7,500.00		$7,500.00
ARGENTEUIL	1912/c.88	QUÉBEC					GRENVILLE	HARRINGTON				
ARTHABASKA ET WOLFE	1886/c.84	QUÉBEC					Jct INTERNATIONAL	VICTORIAVILLE				
ASILE DES ALIÉNÉS DE LONGUE POINTE	1898/c.88	QUÉBEC					FLEUVE SAINT LAURENT	LONGUE POINTE (Jct. C.N)				
ATLANTIQUE, QUÉBEC ET OCCIDENTAL	1901/c.63	QUÉBEC					BAIE DE GASPÉ	CAUSAPSCAL				
BAGOTVILLE	1920/c.11	QUÉBEC					CHUTÉ NAIRN	CHICOUTIMI				
BAGOTVILLE ET SAINT LAURENT	1912/c.89	QUÉBEC					QUÉBEC	BAGOTVILLE				
BEAUHARNOIS	1930/c.131	QUÉBEC					LAC SAINT FRANCOIS	BEAUHARNOIS				
BRANDON ET DE SAINTE ÉMÉLIE DE L'ÉNERGIE	1895/c.61	QUÉBEC					ST GABRIEL DE BRANDON	ST ÉMÉLIE DE L'ÉNERGIE				
BRIQUES DE LAPRAIRIE	1912/c.96	QUÉBEC										
CALUMET NORD	1912/c.86	QUÉBEC										
CANADIEN EST	1909/c.66	QUÉBEC										
CAP ROUGE, SILLERY ET SAINT LAURENT	1883/c.67	QUÉBEC					RIVIERE SAINT-CHARLES	ANCIENNE LORETTE				
CEINTURE DE LACHINE ET DE LA POINTE-CLAIRE	1880/c.52	QUÉBEC										
CENTRAL DE LEEDS	1895/c.63	QUÉBEC										
CHAUX ET DE MARBRE DE DUDSWELL	1888/c.126	QUÉBEC										
CITÉ DE SAINT HYACINTHE ET DE GRANBY	1897/c.73	QUÉBEC										
COLONISATION D'OTTAWA*	1887/c.71	QUÉBEC										
COLONISATION DE JOLIETTE & DU LAC MANUAN		CANADA					JOLIETTE	LAC MANUAN				
COLONISATION MONTRÉAL ET NORD	1911/c.81	QUÉBEC										
COLONISATION VALLÉE DE LA NATION NORD	1895/c.62	QUÉBEC										
COMTE DE PORTNEUF	1906/c.62	QUÉBEC										
COMTES D'IBERVILLE ET DE MISSISQUOI	1883/c.98	QUÉBEC					FARNHAM OUEST	SAINT GEORGES				
DISTRICT DE QUÉBEC	1894/c.62	QUÉBEC					COMTÉ DE LÉVIS	COMTÉ DE LOTBINIERE				
DRUMMONDVILLE ET RICHMOND	1890/c.89	QUÉBEC										
ÉLECTRIQUE DE SAINT HYACINTHE	1900/c.69	QUÉBEC										
ÉLECTRIQUE DE TERREBONNE	1904/c.76	QUÉBEC										
FERMIERS DE NORMANDIN	1920/c.116	QUÉBEC										
GASPÉSIE	1893/c.68	QUÉBEC										
GASPÉSIEN	1907/c.89	QUÉBEC										
GRAND LAKE	1923/c.100	QUÉBEC					RIVIERE BELL	RIVIERE OTTAWA				
GRAND LAKE AND BELL RIVER	1909/c.98	QUÉBEC					RIVIERE BELL	RIVIERE OTTAWA				
GRAND LAKE RAILWAY & TRANSPORTATION	1916/c.98	QUÉBEC					RIVIERE BELL	RIVIERE OTTAWA				
HUNTINGTON ET HEMMINGFORD	1912/c.87	QUÉBEC										
IBERVILLE, DUNHAM ET CLARENCEVILLE	1887/c.67	QUÉBEC					DUNHAM	SAINT-THOMAS				
JOLIETTE ET SAINT JEAN DE MATHA	1888/c.102	QUÉBEC					ST-FÉLIX-DE-VALOIS	ST-JEAN-DE-MATHA			$600.00	$600.00
JONCTION DE LA POINTE-LÉVIS ET DE L'ANSE	1871/c.27	QUÉBEC										
KAMOURASKA ET L'ISLET	1911/c.80	QUÉBEC										
L'AVENIR ET MELBOURNE	1908/c.108	QUÉBEC										
L'EST	1889/c.92	QUÉBEC										
L'ILE DE MONTRÉAL	1877/c.107	QUÉBEC					MONT ROYAL	RIVIERE DES PRAIRIES				
LA CHAUDIERE	1898/c.64	QUÉBEC										
LACHINE ET D'HOCHELAGA	1883/c.100	QUÉBEC					LACHINE	MONT ROYAL				
LACHINE, JACQUES-CARTIER & MAISONNEUVE	1909/c.99	QUÉBEC										
LAWRENCEVILLE ET DE L'AVENIR	1890/c.104	QUÉBEC										
LEEDS ET DES CANTONS DE L'EST	1882/c.58	QUÉBEC					THETFORD	LEEDS				

LIGNE COURTE DE LA PENINSULE DE GASPÉ	1889/c 91	QUÉBEC										
LONG SAULT ET ABITIBI	1910/c 75	QUÉBEC										
MASSAWIPPI ET DE LA JONCTION DE MAGOG	1883/c 99	QUÉBEC					COMTÉ D'ASCOT	Jct. WATERLOO & MAGOG				
MATANE	1889/c 93	QUÉBEC										
MÉTABETCHOUAN	1911	QUÉBEC					LAC BOUCHETTE	SAINT ANDRÉ				
MONTCALM	1893/c 69	QUÉBEC					JOLIETTE	LAURENTIDES				
MONTRÉAL ET BAIE JAMES	1903/c 80	QUÉBEC					MONTRÉAL	BAIE JAMES				
MONTRÉAL ET BAIE JAMES	1952/c 147	QUÉBEC										
MONTRÉAL ET DE JONCTION DU PACIFIQUE	1890/c 93	QUÉBEC					HOCHELAGA	L'ÉPIPHANIE				
MONTRÉAL ET NORD OUEST	1930/c 136	QUÉBEC					MONT LAURIER	AMOS				
MONTRÉAL ET SUD OUEST	1911/c 82	QUÉBEC					COMTÉ DE LAPRAIRIE	COMTÉ DE CHATEAUGUAY				
MONTRÉAL NORD	1903/c 73	QUÉBEC					COMTÉ DE MONTCALM	STE AGATHE DES MONTS				
NAVIGATION DU LAC SAINT FRANCOIS	1889/c 90	QUÉBEC									$1,443.75	$1,443.75
NORD CENTRAL	1889/c 87	QUÉBEC										
NORD EST	1906/c 64	QUÉBEC										
OTTAWA, ABITIBI ET BAIE D'HUDSON	1912/c 90	QUÉBEC					HULL	BAIE JAMES				
PARC DE LA MONTAGNE	1881/c 37	QUÉBEC										
PLESSISVILLE ET DU LAC NOIR	1890/c 94	QUÉBEC					BLACK LAKE	PLESSISVILLE				
POINTE DU BUISSON	1890/c 106	QUÉBEC										
PONT DE MONTRÉAL		CANADA								$2,449.96		$2,449.96
PONTIAC CENTRAL	1907/c 88	QUÉBEC					PORTAGE DU FORT	Jct. TRANSCONTINENTAL				
PORTAGE DU FORT ET DE BRISTOL	1880/c 101	QUÉBEC					QUYON	PORTAGE DU FORT				
POUVOIR ÉLECTRIQUE DE BUCKINGHAM	1894/c 68	QUÉBEC										
QUÉBEC ET ATLANTIQUE	1918/c 104	QUÉBEC		1921			QUÉBEC	CAP SAINT CHARLES				
QUÉBEC ET BAIE JAMES	1906/c 62	QUÉBEC					QUÉBEC	BAIE JAMES				
QUÉBEC ET DE L'ÎLE D'ORLEANS	1907/c 88	QUÉBEC					ST FRANCOIS DE L'ÎLE	QUÉBEC				
QUÉBEC ET NORD EST	1912/c 88	QUÉBEC										
QUÉBEC ET UNGAVA	1919/c 116	QUÉBEC		1922			SEPT ILES	BAIE D'HUDSON				
QUÉBEC FRONTIERE		CANADA					COMTÉ DE MISSISQUOI	COMTÉ DE HUNTINGDON		$6,027.00		$6,027.00
QUÉBEC GRAND NORD	1925/c 108	QUÉBEC		1928			QUÉBEC	HAMILTON INLET				
QUÉBEC LABRADOR	1928/c 107	QUÉBEC					QUÉBEC	CAP SAINT CHARLES				
QUÉBEC NORD	1906/c 65	QUÉBEC										
QUÉBEC OCCIDENTAL	1937/c 131	QUÉBEC					MONT LAURIER	AMOS				
QUÉBEC OUEST	1923/c 94	QUÉBEC										
QUÉBEC, SAGUENAY ET CHIBOUGAMAU	1929/c 108	QUÉBEC					CHICOUTIMI	COMTÉ DE DEMEULES		$78,000.00		$78,000.00
RICHELIEU ET LAC MEMPHREMAGOG	1892/c 70	QUÉBEC					FRONTIERE VERMONT	RIVIERE RICHELIEU				
RICHMOND, MAGOG & STANSTEAD	1911/c 83	QUÉBEC					STANSTEAD	RICHMOND				
RIMOUSKI ET GASPÉ	1883/c 96	QUÉBEC					BAIE DE GASPÉ	RIMOUSKI				
RIVE SUD ET DU TUNNEL	1880/c 47	QUÉBEC										
RIVIERE DES SAUVAGES		CANADA					FRONTIERE MAINE	LAC MÉGANTIC				
RIVIERE AUX RATS	1912/c 91	QUÉBEC					WEEDON	SAINT GÉRARD (JCT QC)				
SAGUENAY ET BAIE JAMES	1904/c 74	QUÉBEC										
SAGUENAY ET DU LAC SAINT JEAN	1883/c 94	QUÉBEC					CHICOUTIMI	LAC SAINT JEAN				
SAINT CHRYSOSTOME	1880/c 104	QUÉBEC					FRONTIERE NEW YORK	COMTÉ DE BEAUHARNOIS				
SAINT FÉLICIEN ET UNGAVA	1919/c 114	QUÉBEC		1922			SAINT FÉLICIEN	LAC PETIT SIKAPAU				
SAINT JACQUES DE L'ACHIGAN	1886/c 83	QUÉBEC										
SAINT JEAN ET CLARENCEVILLE	1870/c 27	QUÉBEC					COMTÉ DE MISSISQUOI	SAINT JEAN				
SAINT JEAN ET SOREL	1880/c 53	QUÉBEC										
SAINT LAURENT ET DE TÉMISCOUATA	1883/c 92	QUÉBEC		1885			SAINTE ROSE DU DÉGELÉ	RIVIERE DU LOUP				
SAINT LAURENT ET MÉGANTIC	1902/c 62	QUÉBEC										
SAINT LAURENT, DES BASSES LAURENTIDES ET SAGUENAY	1877/c 48	QUÉBEC										
SAINT MAURICE	1888/c 103	QUÉBEC					TROIS RIVIERES	LA TUQUE				
SEIGNEURIE DE PAPINEAU	1883/c 89	QUÉBEC					PAPINEAUVILLE	SAINT JÉROME				
SHEFFORD, BAGOT & MISSISQUOI	1914/c 107	QUÉBEC					ST GEORGE	RICHMOND				
TÉMISCAMINGUE ET ABITIBI	1937/c 133	QUÉBEC					ANGLIERS	SENNETERRE				
TÉMISCAMINGUE, CHIBOUGAMOU & BAIE JAMES	1907/c 84	QUÉBEC										
TONNEAUX DE GUELPH	1912/c 94	QUÉBEC										
TRAMWAY ÉLECTRIQUE DE VALLEYFIELD	1903/c 81	QUÉBEC										
TRAMWAY ÉLECTRIQUE DU LAC ACHIGAN	1905/c 60	QUÉBEC										
TRAMWAY ET DU POUVOIR ÉLECTRIQUE	1904/c 77	QUÉBEC										
TRAMWAYS DE LONGUEUIL	1905/c 61	QUÉBEC										
TRAMWAYS DE VERCHERES, CHAMBLY ET LAPRAIRIE	1916/c 77	QUÉBEC					BOUCHERVILLE	GREENFIELD PARK				
TRANSPORTS ET DES MINES DES RIVIERES DU LIEVRE ET OUT	1884/c 60	QUÉBEC										
TROIS RIVIERES ET DU NORD OUEST	1882/c 54	QUÉBEC									$4,950.00	$4,950.00
URBAIN DE SAINT-JEAN	1876/c 34	QUÉBEC										
VALLÉE DE LA RIVIERE CHAUDIERE	1898/c 64	QUÉBEC					LÉVIS	PONT DE QUÉBEC				
VALLÉE DE LA RIVIERE MADELEINE	1907/c 90	QUÉBEC					Jct. ATLANTIQUE, QUÉBEC	RIVIERE MADELEINE				
VALLÉE DE SAINT FRANCOIS ET KENNEBEC	1869/c 58	QUÉBEC		1874?								
VALLÉE DES RIVIERES MISSISQUOI ET NOIRE	1870/c 26	QUÉBEC										
VALLÉE SAINT-FRANCOIS	1905/c 54	QUÉBEC										
WENTWORTH	1882/c 52	QUÉBEC										
WOLFE, MÉGANTIC ET LOTBINIERE	1901/c 64	QUÉBEC										
TOTAL					6290				844,087	$22,898,913.70	$4,373,978.02	$27,272,891.72
									EN TERRE N.C	EN ARGENT	CONVERTI	TOTAL
Sources: LAJOIE, Andrée (1969) Le pouvoir déclaratoire du Parlement.												
QUÉBEC. Assemblée nationale (1975) Index des lois à caractère privé du Québec: 1867-1975.												
QUÉBEC. Ministère des Travaux publics (1928) Rapport général du ministre des Travaux publics et du Travail de la Province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1928. pp. 17-72.												
CANADA. Department of Transport (1938) A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836 1937.												

ANNEXE F

DIVISIONS DE	TOTAL	TOTAL			TRANSFERTS	PAR	PÉRIODE		
RECENSEMENT	RÉGIONAL	1867-1990	1867-1880	1881-1890	1891-1900	1901-1910	1911-1920	1921-1960	1961-1990
Abitibi (1)	51.77	0.21	0.00	0.00	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
Argenteuil (2)	86.33	1.00	0.00	0.55	0.28	0.00	0.17	0.00	0.00
Arthabaska (3)	31.17	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Bagot (4)	68.30	1.00	0.00	0.54	0.46	0.00	0.00	0.00	0.00
Beauce (5)	106.88	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Beauharnois (6)	4.76	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Bellechasse (7)	31.78	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Berthier (8)	42.36	1.00	0.00	0.47	0.00	0.53	0.00	0.00	0.00
Bonaventure (9)	161.44	1.00	0.00	0.00	0.77	0.23	0.00	0.00	0.00
Brome (10)	92.88	1.00	0.00	0.35	0.65	0.00	0.00	0.00	0.00
Chambly (11)	62.90	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Champlain (12)	54.73	1.00	0.00	0.96	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00
Charlevoix-E. (13)	49.74	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charlevoix-O. (14)	49.74	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Châteauguay (15)	4.76	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Chicoutimi (16)	89.38	0.57	0.00	0.00	0.00	0.00	0.57	0.00	0.00
Compton (17)	29.60	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Deux-Montagnes (18)	47.32	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Dorchester (19)	52.78	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Drummond (20)	94.13	1.00	0.00	0.37	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00
Frontenac (21)	45.50	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Gaspé-Est (22)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Gaspé-Ouest (23)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ile-de-la-Madeleine 24	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Hull (25)	27.46	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Gatineau (26)	125.00	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Huntington (27)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Iberville (28)	32.48	1.00	0.00	0.00	0.55	0.45	0.00	0.00	0.00
Joliette (29)	62.22	1.00	0.00	0.64	0.00	0.36	0.00	0.00	0.00
Kamouraska (30)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Labelle (31)	118.83	1.00	0.79	0.00	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
Lac-St-Jean-E. (32)	67.38	0.76	0.00	0.00	0.00	0.00	0.76	0.00	0.00
Lac-St-Jean-O. (33)	51.38	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00
Laprairie (34)	16.00	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
L'Assomption (35)	39.30	1.00	0.00	0.63	0.00	0.37	0.00	0.00	0.00
Lévis (36)	122.50	0.85	0.00	0.00	0.25	0.17	0.00	0.42	0.00
L'Islet (37)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Lotbinière (38)	66.85	1.00	0.00	0.00	0.47	0.00	0.53	0.00	0.00
Maskinongé (39)	19.76	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Matane (40)	56.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Matapédia (41)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Mégantic (42)	39.28	1.00	0.00	0.00	0.00	0.75	0.25	0.00	0.00
Missisquoi (43)	99.82	1.00	0.42	0.34	0.24	0.00	0.00	0.00	0.00
Montcalm (44)	19.86	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Montmagny (45)	31.78	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Montmorency 1 (46)	20.03	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Montmorency 2 (47)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ile-de-Jésus (48)	27.46	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Ile-de-Montréal (49)	405.75	0.30	0.00	0.11	0.15	0.04	0.00	0.00	0.00
Napierville (50)	16.00	1.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Nicolet (51)	54.87	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Papineau (52)	123.46	0.22	0.00	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Pontiac (53)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Portneuf (54)	135.75	1.00	0.00	0.24	0.00	0.00	0.76	0.00	0.00
Québec (55)	192.46	0.72	0.00	0.00	0.10	0.00	0.61	0.00	0.00
Richelieu (56)	88.96	1.00	0.00	0.00	0.75	0.25	0.00	0.00	0.00
Richmond (57)	51.88	0.65	0.00	0.00	0.00	0.65	0.00	0.00	0.00
Rimouski (58)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Rouville (59)	64.21	1.00	0.77	0.00	0.00	0.23	0.00	0.00	0.00
Saguenay (60)	38.00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00
Shefford (61)	56.38	1.00	0.22	0.28	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00
Sherbrooke (62)	141.91	0.90	0.00	0.45	0.00	0.45	0.00	0.00	0.00
Soulanges (63)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Stanstead (64)	77.00	1.00	0.00	0.56	0.00	0.44	0.00	0.00	0.00
Saint-Hyacinthe (65)	37.20	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Saint-Jean (66)	69.00	1.00	0.00	0.23	0.77	0.00	0.00	0.00	0.00
Saint-Maurice (67)	33.18	0.66	0.00	0.60	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00
Témiscamingue (68)	146.81	1.00	0.00	0.51	0.00	0.00	0.00	0.49	0.00
Témiscouata (69)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Rivière-du Loup (70)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Terrebonne (71)	73.26	1.00	0.00	0.67	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00
Vaudreuil (72)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Verchères (73)	53.00	1.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Wolfe (74)	29.60	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
Yamaska (75)	62.91	1.00	0.00	0.79	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00
Nord-du-Québec (76)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL	4253.23	0.75	0.04	0.25	0.19	0.17	0.06	0.01	0.00
Source: Données tirées de	l'annexe E.								

ANNEXE G

Annexe G: SUBSIDES FERROVIAIRES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

ANNÉES	DÉPENSES ALLOUÉES AUX CHEMINS DE FER	DÉPENSES TOTALES DU MINISTERE	DÉPENSES TOTALES DU GOUVERNEMENT	% CHEMINS DE FER SUR DÉPENSES MINISTERE	% CHEMINS DE FER SUR DÉPENSES GOUVERNEMENT	POPULATION	DÉPENSES PER CAPITA
1867-1868	$0	$18,305	$1,181,000.00	0.00	0.00	1,123,000	$0.00
1868-1869	$0	$56,638	$1,323,000.00	0.00	0.00	1,137,000	$0.00
1869-1870	$0	$108,800	$1,581,300.00	0.00	0.00	1,154,000	$0.00
1870-1871	$48,171	$300,983	$1,638,700.00	0.16	0.03	1,171,000	$0.04
1871-1872	$99,180	$332,114	$1,732,600.00	0.30	0.06	1,191,000	$0.08
1872-1873	$6,633	$99,238	$1,718,200.00	0.07	0.00	1,208,000	$0.01
1873-1874	$186,051	$347,198	$1,958,500.00	0.54	0.09	1,227,000	$0.15
1874-1875	$1,010,099	$1,123,843	$3,376,600.00	0.90	0.30	1,246,000	$0.81
1875-1876	$1,517,801	$1,677,188	$3,821,700.00	0.90	0.40	1,260,000	$1.20
1876-1877	$3,481,670	$3,686,634	$5,987,000.00	0.94	0.58	1,275,000	$2.73
1877-1878	$2,610,595	$2,677,172	$5,234,900.00	0.98	0.50	1,289,000	$2.03
1878-1879	$2,303,749	$2,493,818	$5,063,600.00	0.92	0.45	1,304,000	$1.77
1879-1880	$501,490	$711,086	$3,461,900.00	0.71	0.14	1,322,000	$0.38
1880-1881	$2,422,794	$2,584,827	$5,949,800.00	0.94	0.41	1,341,000	$1.81
1881-1882	$911,022	$1,032,285	$4,530,600.00	0.88	0.20	1,360,000	$0.67
1882-1883	$681,958	$866,487	$3,796,900.00	0.79	0.18	1,372,000	$0.50
1883-1884	$575,020	$829,095	$3,795,500.00	0.69	0.15	1,386,000	$0.41
1884-1885	$455,960	$754,666	$3,572,400.00	0.60	0.13	1,401,000	$0.33
1885-1886	$322,120	$581,704	$3,500,600.00	0.55	0.09	1,414,000	$0.23
1886-1887	$744,896	$1,234,982	$4,475,700.00	0.60	0.17	1,424,000	$0.52
1887-1888	$662,275	$1,309,295	$4,651,000.00	0.51	0.14	1,436,000	$0.46
1888-1889	$1,076,647	$1,192,811	$4,966,300.00	0.90	0.22	1,419,000	$0.76
1889-1890	$343,418	$492,632	$4,981,600.00	0.70	0.07	1,462,000	$0.23
1890-1891	$955,620	$1,095,233	$5,850,300.00	0.87	0.16	1,475,000	$0.65
1891-1892	$750,968	$903,871	$5,680,500.00	0.83	0.13	1,489,000	$0.50
1892-1893	$850,455	$1,193,248	$5,017,800.00	0.71	0.17	1,504,000	$0.57
1893-1894	$975,427	$1,467,420	$5,188,500.00	0.66	0.19	1,518,000	$0.64
1894-1895	$854,520	$1,117,276	$5,005,700.00	0.76	0.17	1,532,000	$0.56
1895-1896	$250,186	$406,216	$4,298,900.00	0.62	0.06	1,546,000	$0.16
1896-1897	$1,346,475	$1,689,091	$6,154,000.00	0.80	0.22	1,560,000	$0.86
1897-1898	$198,645	$376,812	$4,516,100.00	0.53	0.04	1,575,000	$0.13
1898-1899	$100,079	$195,107	$4,209,700.00	0.51	0.02	1,591,000	$0.06
1899-1900	$90,276	$198,772	$4,432,300.00	0.45	0.02	1,610,000	$0.06
1900-1901	$123,318	$281,843	$4,540,200.00	0.44	0.03	1,630,000	$0.08
1901-1902	$68,869	$188,562	$4,478,400.00	0.37	0.02	1,649,000	$0.04
1902-1903	$38,500	$207,043	$4,532,100.00	0.19	0.01	1,670,000	$0.02
1903-1904	$112,090	$299,109	$4,855,400.00	0.37	0.02	1,709,000	$0.07
1904-1905	$142,143	$328,990	$5,100,800.00	0.43	0.03	1,752,000	$0.08
1905-1906	$67,750	$363,001	$5,173,000.00	0.19	0.01	1,771,000	$0.04
1906-1907	$30,780	$272,139	$4,675,300.00	0.11	0.01	1,784,000	$0.02
1907-1908	$33,558	$239,719	$5,027,300.00	0.14	0.01	1,853,000	$0.02
1908-1909	$10,750	$251,243	$5,826,700.00	0.04	0.00	1,902,000	$0.01
1909-1910	$750	$324,678	$6,214,900.00	0.00	0.00	1,931,000	$0.00
1910-1911	$750	$455,684	$6,637,600.00	0.00	0.00	1,965,000	$0.00
1911-1912	$750	$555,847	$8,152,600.00	0.00	0.00	2,006,000	$0.00
1912-1913	$750	$570,089	$8,922,500.00	0.00	0.00	2,042,000	$0.00
1913-1914	$750	$794,600	$12,264,000.00	0.00	0.00	2,096,000	$0.00
1914-1915	$750	$681,815	$15,441,100.00	0.00	0.00	2,148,000	$0.00
1915-1916	$750	$899,540	$13,127,600.00	0.00	0.00	2,162,000	$0.00
1916-1917	$750	$818,026	$13,044,500.00	0.00	0.00	2,154,000	$0.00
1917-1918	$750	$1,057,990	$13,738,700.00	0.00	0.00	2,169,000	$0.00
1918-1919	$750	$828,369	$14,193,400.00	0.00	0.00	2,191,000	$0.00
1919-1920	$750	$758,956	$17,706,500.00	0.00	0.00	2,234,000	$0.00
1924-1925	$250,000	$1,979,827	$32,535,800.00	0.13	0.01	2,495,000	$0.10
TOTAL 1867-1925	$27,220,208	$45,311,917	$338,841,600.00	0.60	0.08		
1971-1972	$7,500,000	$559,578,000	$4,575,846,000	0.01	0.00	6,027,764	$1.24
1972-1973	$9,500,000	$633,841,000	$5,055,108,000	0.01	0.00	6,053,600	$1.57
1973-1974	$5,400,000	$699,710,000	$5,698,086,000	0.01	0.00	6,078,900	$0.89
1974-1975	$20,000,000	$833,412,000	$6,761,470,000	0.02	0.00	6,122,700	$3.27
1975-1976	$22,781,000	$972,988,000	$8,791,122,000	0.02	0.00	6,179,000	$3.69
1976-1977	$25,000,000	$1,016,642,000	$10,208,430,000	0.02	0.00	6,234,445	$4.01
1977-1978	$30,600,000	$1,035,895,000	$11,503,008,000	0.03	0.00	6,284,000	$4.87
1978-1979	$49,476,000	$1,101,794,000	$13,402,830,000	0.04	0.00	6,302,400	$7.85
1979-1980	$52,350,000	$1,223,131,000	$15,123,200,000	0.04	0.00	6,338,900	$8.26
1980-1981	$79,352,658	$1,271,697,000	$17,596,659,000	0.06	0.00	6,386,100	$12.43
1981-1982	$88,350,000	$1,354,233,000	$20,359,807,000	0.07	0.00	6,438,200	$13.72
1982-1983	$89,437,142	$1,482,164,000	$22,259,296,000	0.06	0.00	6,479,800	$13.80
1983-1984	$105,976,930	$1,578,363,000	$24,523,514,000	0.07	0.00	6,541,500	$16.20
1984-1985	$111,659,150	$1,630,598,000	$25,542,499,000	0.07	0.00	6,582,700	$16.96
1985-1986	$127,318,072	$1,676,706,000	$27,222,118,000	0.08	0.00	6,540,000	$19.47
1986-1987	$133,388,652	$1,596,282,000	$29,022,553,000	0.08	0.00	6,592,000	$20.23
1987-1988	$142,362,687	$1,689,861,000	$30,738,141,000	0.08	0.00	6,639,200	$21.44
1988-1989	$22,039,683	$1,826,164,000	$32,022,643,000	0.01	0.00		
1989-1990	$22,000,596	$1,902,340,000	$33,427,238,000	0.01	0.00		
TOTAL 1971-1990	$1,144,492,570	$24,085,399,000	$343,833,568,000	0.05	0.00		
TOTAL 1867-1990	$1,171,712,778	$24,130,710,917	$344,172,409,600	0.05	0.00		

Sources: Données tirées de l'annexe E, des Comptes publics des Budgets.
ST-AMANT, Jocelyne (1989) Évolution des dépenses du ministère des Transports du Québec 1962-1963 à 1989-1990. p. 8.
GOW, James (1986) Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970. pp. 16-17.

ANNEXE H

DIVISIONS DE RECENSEMENT	TOTAL RÉGIONAL	TOTAL 1867-1926	1871	1881	1891	1901	1911	1921
Abitibi (1)	$250,000.00	0.01	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$250,000.00
Argenteuil (2)	$1,478,639.30	0.05	$0.00	$1,363,319.30	$115,320.00	$0.00	$0.00	$0.00
Arthabaska (3)	$57,949.17	0.00	$0.00	$57,949.17	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Bagot (4)	$183,089.17	0.01	$125,140.00	$57,949.17	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Beauce (5)	$188,956.74	0.01	$188,956.74	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Beauharnois (6)	$122,902.63	0.00	$0.00	$97,902.63	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Bellechasse (7)	$99,744.24	0.00	$99,744.24	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Berthier (8)	$120,662.50	0.00	$49,562.50	$71,100.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Bonaventure (9)	$1,058,370.56	0.04	$1,058,370.56	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Brome (10)	$489,303.03	0.02	$445,460.53	$43,842.50	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Chambly (11)	$11,556.10	0.00	$11,556.10	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Champlain (12)	$1,498,581.90	0.06	$156,187.50	$1,342,394.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Charlevoix-E. (13)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Charlevoix-O. (14)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Châteauguay (15)	$189,206.63	0.01	$16,304.00	$147,902.63	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Chicoutimi (16)	$403,312.11	0.01	$403,312.11	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Compton (17)	$322,266.17	0.01	$99,744.24	$222,521.93	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Deux-Montagnes (18)	$1,278,371.40	0.05	$0.00	$1,278,371.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Dorchester (19)	$99,744.24	0.00	$99,744.24	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Drummond (20)	$92,742.20	0.00	$34,793.03	$57,949.17	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Frontenac (21)	$237,288.43	0.01	$105,516.50	$131,771.93	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Gaspé-Est (22)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Gaspé-Ouest (23)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Ile-de-la-Madeleine 24	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Hull (25)	$1,271,294.40	0.05	$0.00	$1,271,294.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Gatineau (26)	$665,432.00	0.02	$665,432.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Huntington (27)	$75,000.00	0.00	$0.00	$50,000.00	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Iberville (28)	$75,415.56	0.00	$0.00	$75,415.56	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Joliette (29)	$144,043.50	0.01	$65,866.50	$78,177.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Kamouraska (30)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Labelle (31)	$189,150.00	0.01	$93,150.00	$96,000.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Lac-St-Jean-E. (32)	$403,312.11	0.01	$403,312.11	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Lac-St-Jean-O. (33)	$403,312.11	0.01	$403,312.11	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Laprairie (34)	$66,304.00	0.00	$16,304.00	$50,000.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
L'Assomption (35)	$12,589.50	0.00	$0.00	$12,589.50	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Lévis (36)	$686,005.52	0.03	$503,056.35	$182,949.17	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
L'Islet (37)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Lotbinière (38)	$140,745.15	0.01	$0.00	$140,745.15	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Maskinongé (39)	$71,100.00	0.00	$0.00	$71,100.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Matane (40)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Matapédia (41)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Mégantic (42)	$165,294.66	0.01	$99,744.24	$65,550.42	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Missisquoi (43)	$151,096.09	0.01	$24,960.53	$101,135.56	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Montcalm (44)	$7,077.00	0.00	$0.00	$7,077.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Montmagny (45)	$99,744.24	0.00	$99,744.24	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Montmorency 1 (46)	$156,500.00	0.01	$0.00	$156,500.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Montmorency 2 (47)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Ile-de-Jésus (48)	$1,271,294.40	0.05	$0.00	$1,271,294.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Ile-de-Montréal (49)	$1,271,294.40	0.05	$0.00	$1,271,294.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Napierville (50)	$25,000.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Nicolet (51)	$33,245.56	0.00	$0.00	$33,245.56	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Papineau (52)	$1,271,294.40	0.05	$0.00	$1,271,294.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Pontiac (53)	$567,500.00	0.02	$541,000.00	$26,500.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Portneuf (54)	$1,830,794.01	0.07	$559,499.61	$1,271,294.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Québec (55)	$1,956,106.51	0.07	$403,312.11	$1,552,794.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Richelieu (56)	$279,838.48	0.01	$31,371.00	$248,467.48	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Richmond (57)	$50,113.44	0.00	$0.00	$50,113.44	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Rimouski (58)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Rouville (59)	$11,556.10	0.00	$11,556.10	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Saguenay (60)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Shefford (61)	$67,960.53	0.00	$67,960.53	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Sherbrooke (62)	$324,629.61	0.01	$142,744.24	$181,885.37	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Soulanges (63)	$25,000.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Stanstead (64)	$93,113.44	0.00	$43,000.00	$50,113.44	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Saint-Hyacinthe (65)	$155,673.59	0.01	$0.00	$155,673.59	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Saint-Jean (66)	$117,793.89	0.00	$0.00	$92,793.89	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Saint-Maurice (67)	$1,342,394.40	0.05	$0.00	$1,342,394.40	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Témiscamingue (68)	$878,076.82	0.03	$0.00	$350,076.82	$0.00	$528,000.00	$0.00	$0.00
Témiscouata (69)	$181,125.00	0.01	$0.00	$181,125.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Rivière-du Loup (70)	$181,125.00	0.01	$0.00	$181,125.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Terrebonne (71)	$1,623,117.30	0.06	$0.00	$1,623,177.30	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Vaudreuil (72)	$207,210.00	0.01	$0.00	$182,210.00	$0.00	$25,000.00	$0.00	$0.00
Verchères (73)	$92,793.89	0.00	$0.00	$92,793.89	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Wolfe (74)	$136,494.24	0.01	$99,744.24	$36,750.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Yamaska (75)	$199,589.06	0.01	$166,343.50	$33,245.56	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
Nord-du-Québec (76)	$0.00	0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00	$0.00
TOTAL	$27,160,236.43		$7,335,805.70	$18,731,170.73	$115,320.00	$728,000.00	$0.00	$250,000.00

Source: Données tirées de l'annexe 5.

ANNEXE I

	Québécois	*1867-1880*				
	francophone	*anglophone*	*Total*			
I. FORCES SOCIETALES	13	5	18			
%	0.72	0.28	0.06			
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce						
Coopératives						
PARTIS POLITIQUES						
Parti conservateur	4		4			
Parti libéral						
Parti national						
Ligue nationaliste						
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES						
ENTREPRISES PRIVEES	2	4	6			
MUNICIPALITES	2	1	3			
GROUPES DE CITOYENS						
GROUPES SPONTANES	5		5			
AUTRES ASSOCIATIONS						
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	228	79	307			
%	0.74	0.26	0.94			
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti conservateur	149	61	210			
Parti libéral	73	18	91			
Parti national						
Indépendant	3		3			
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Conseil exécutif						
Ministère de la Colonisation	1		1			
Ministère des Travaux publics	2		2			
Ministères des Terres						
Secrétariat provincial						
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES						
A L'ADMINISTRATION						
Parti conservateur						
Parti libéral						
Parti national						
Députés fédéraux						
TOTAL	241	84	325			
%	0.74	0.26				
	Québécois	*1881-1890*				
	francophone	*anglophone*	*Etatsunien*	*Total*		
I. FORCES SOCIETALES	158	65	2	225		
%	0.70	0.29	0.01	0.42		
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce	1	4		5		
Coopératives	9			9		
PARTIS POLITIQUES						
Parti conservateur	5			5		
Parti libéral	5			5		
Parti national	1			1		
Ligue nationaliste						
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	45	2		47		
ENTREPRISES PRIVEES	23	44		67		
MUNICIPALITES	19	6		25		
GROUPES DE CITOYENS	1			1		
GROUPES SPONTANES	48	8	2	58		
AUTRES ASSOCIATIONS	1	1		2		
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	249	67	0	317		
%	0.79	0.21		0.58		
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti conservateur	138	36		174		
Parti libéral	89	28		117		
Parti national	3			3		
Indépendant						
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Conseil exécutif	8	2		10		
Ministère de la Colonisation	1			1		
Ministère des Travaux publics	3			3		
Ministères des Terres						
Secrétariat provincial						
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES						
A L'ADMINISTRATION						
Parti conservateur	4			4		
Parti libéral	2			2		
Parti national	1			1		
Députés fédéraux	1	1		2		
TOTAL	407	132	2	542		
%	0.75	0.24	0.00			
	Québécois	*1891-1900*				
	francophone	*anglophone*	*Total*			
I. FORCES SOCIETALES	64	18	82			
%	0.78	0.22	0.37			
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce						
Coopératives						
PARTIS POLITIQUES						
Parti conservateur	5		5			
Parti libéral	1		1			
Parti national						
Ligue nationaliste						
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	10		10			
ENTREPRISES PRIVEES	16	7	23			
MUNICIPALITES	17	7	24			
GROUPES DE CITOYENS						
GROUPES SPONTANES	15	4	19			
AUTRES ASSOCIATIONS						
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	88	51	139			
%	0.63	0.37	0.63			
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti conservateur	34	28	62			
Parti libéral	42	21	63			

Parti national						
Indépendant						
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Conseil exécutif	1		1			
Ministère de la Colonisation	1		1			
Ministère des Travaux publics	5	2	7			
Ministères des Terres						
Secrétariat provincial						
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION						
Parti conservateur	4		4			
Parti libéral						
Parti national						
Députés fédéraux	1		1			
TOTAL	152	69	221			
%	0.69	0.31				
	Québécois francophone	*1901-1910 anglophone*	*Etatsunien*	*Total*		
I. FORCES SOCIETALES	75	44	5	124		
%	0.60	0.35	0.04	0.57		
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce	5			5		
Coopératives	1			1		
PARTIS POLITIQUES						
Parti conservateur						
Parti libéral	1			1		
Parti national						
Ligue nationaliste	1			1		
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	2			2		
ENTREPRISES PRIVEES	28	37	5	70		
MUNICIPALITES	22	5		27		
GROUPES DE CITOYENS	3			3		
GROUPES SPONTANES	12	2		14		
AUTRES ASSOCIATIONS						
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	71	24	0	95		
%	0.75	0.25	0.00	0.43		
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti conservateur	9	15		24		
Parti libéral	39	5		44		
Parti national						
Indépendant						
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Conseil exécutif	1			1		
Ministère de la Colonisation	2			2		
Ministère des Travaux publics	6	1		7		
Ministères des Terres	2			2		
Secrétariat provincial						
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION						
Parti conservateur						
Parti libéral	9	2		11		
Parti national						
Députés fédéraux	3	1		4		
TOTAL	146	68	5	219		
%	0.67	0.31	0.02			
	Québécois francophone	*1911-1920 anglophone*	*Etatsunien*	*Français*	*Total*	*Total 1867-1920*
I. FORCES SOCIETALES	67	27	2	4	100	242
%	0.67	0.27	0.02	0.04	0.76	
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce	7	1			8	13
Coopératives						1
PARTIS POLITIQUES						
Parti conservateur						4
Parti libéral	3				3	4
Parti national						0
Ligue nationaliste						1
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	9				9	11
ENTREPRISES PRIVEES	18	22	2	4	46	122
MUNICIPALITES	17	1			18	48
GROUPES DE CITOYENS						3
GROUPES SPONTANES	12	2			14	33
AUTRES ASSOCIATIONS	1	1			2	2
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	32	0	0	0	32	434
%	1.00	0.00	0	0	0	
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti conservateur	*	*		*		234
Parti libéral	*	*		*		135
Parti national						0
Indépendant						3
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Conseil exécutif	1				1	2
Ministère de la Colonisation	4				4	7
Ministère des Travaux publics	13				13	22
Ministères des Terres						2
Secrétariat provincial	1				1	1
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION						
Parti conservateur						0
Parti libéral	12				12	23
Parti national						0
Députés fédéraux	1				1	5
TOTAL	99	27	2	4	132	676
%	0.75	0.20	0.02	0.03		
* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour la période 1911-1920, celles-ci ont été intégrées au sein de la période 1901-1910.						
	Québécois francophone	*1921-1970 anglophone*	*Total*			
I. FORCES SOCIETALES	41	15	56			
%	0.73	0.27	0.46			

ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce	5		5			
PARTIS POLITIQUES						
Parti libéral	1		1			
Parti québécois	1		1			
Union nationale	2		2			
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	5		5			
ENTREPRISES PRIVEES	13	13	26			
MUNICIPALITES	8		8			
GROUPES DE CITOYENS	1		1			
AUTRES ASSOCIATIONS	5	2	7			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	62	3	65			
%	0.88	0.06	0.94			
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti libéral	7	2	9			
Union nationale	8	1	9			
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Autres ministères ou organismes	1		1			
Conseil exécutif	6		6			
Ministère de l'Industrie et Commerce	1		1			
Ministère de la Colonisation	8		8			
Ministère des Affaires intergouvernementales	1		1			
Ministère des Affaires municipales	1		1			
Ministère des Mines et Pêcheries	2		2			
Ministère des Terres	4		4			
Ministère des Transports	5		5			
Ministère des Travaux publics	10		10			
Office de planification et de développement	2		2			
Secrétariat provincial	1		1			
Solliciteur général	2		2			
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES						
A L'ADMINISTRATION						
Députés fédéraux	3		3			
TOTAL	103	18				
%	0.85	0.15				
	Québécois	*1971-1990*				
	francophone	*anglophone*	*Autres*	*Total*		
I. FORCES SOCIETALES	204	12	9	225		
%	0.91	0.05	0.04	0.26		
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES						
Chambres de commerce	13	1				
Ligues de consommateurs	1					
PARTIS POLITIQUES						
Parti libéral	1		1			
Parti québécois	12	1				
ASSOCIATIONS SYNDICALES	21					
ENTREPRISES PRIVEES	17	5	1			
MUNICIPALITES	78	2	2			
MUNICIPALITES REG. DE COMTES	3					
GROUPES DE CITOYENS	41	2	3			
GROUPES SPONTANES	3					
AUTRES ASSOCIATIONS	14	1	2			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	586	25	22	633		
%	0.93	0.04	0.03	0.74		
MEMBRES DU PARLEMENT						
Parti créditiste	2					
Parti libéral	170	8	15			
Parti québécois	211	1				
Union nationale	9					
Indépendant	3					
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION						
Autres ministères ou organismes						
Conseil du Trésor	2					
Conseil exécutif	11					
Comité ministériel perman. à l'aménagement	1					
Ministre d'Etat à l'Aménagement	2					
Ministre d'Etat au Développement économiqu	3					
Office de planification et de développement	29					
Secrétariat aux Affaires interg. canadiennes	2					
Ministère des Affaires interg. (internationales)	11					
Ministère des Affaires culturelles	2					
Ministère des Affaires municipales	7					
Ministère de l'Agriculture	3					
Ministère de l'Energie et des Ressources	1					
Ministère de l'Industrie et Commerce	5					
Ministère des Transports	30					
Bureau du ministre	13					
Bureau des sous-ministres	15					
Bureau d'aménagement du réseau express	10	10	2			
Commission des transports du Québec	2					
Conseil des transp. de la région de Montréal	1					
Comité de transport de la région de Montréal		4				
Direction de la recherche	1					
Direction des politiques et du développement	1					
Direction générale des systèmes de transp.	1					
Direction générale du transport des personn.	4		1			
Direction générale du transport terr. des marc	1					
Serivce du transport ferroviaire	6					
Service d'études en planification des transp.	7					
Service de l'analyse des services de transp.	1					
Service de l'analyse des systèmes	1					
Service des politiques et du développement	3		3			
Service des projets spéciaux et de développ.	4		1			
Service maritime et fluvial	3					
Ministère du Tourisme	1					
Ministère du Travail	4					
Société de développement de la Baie-James	3					
LETTRES ADRESSEES PAR LE						
GOUVERNEMENT DU CANADA		2				
TOTAL	790	37	31	858		
%	0.92	0.04	0.04			

ANNEXE J

	Québécois francophone Train de marchandises	*francophone* Train de passagers	*Total Québécois francophone*	*Québécois anglophone* Train de marchandises	*anglophone* Train de passagers	*Total Québécois anglophone*	*1867-1880* *Total Québécois*
I. FORCES SOCIÉTALES	13	13	26	5	5	10	36
%	0.36	0.36		0.14	0.14		0.06
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES							
Chambres de commerce							
Coopératives							
PARTIS POLITIQUES							
Parti conservateur	4	4	8				8
Parti libéral							
Parti national							
Ligue nationaliste							
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES							
ENTREPRISES PRIVÉES	2	2	4	4	4	8	12
MUNICIPALITÉS	2	2	4	1	1	2	6
GROUPES DE CITOYENS							
GROUPES SPONTANÉS	5	5	10				10
AUTRES ASSOCIATIONS							
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	227	193	420	79	59	136	556
%	0.41	0.35		0.14	0.11		0.94
MEMBRES DU PARLEMENT							
Parti conservateur	148	122	270	61	42	103	373
Parti libéral	73	85	178	18	17	35	173
Parti national	3	3	6				6
Indépendant							
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION							
Conseil exécutif							
Ministère de la Colonisation	1	1	2				2
Ministère des Travaux publics	2	2	4				4
Ministères des Terres							
Secrétariat provincial							
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION							
Parti conservateur							
Parti libéral							
Parti national							
Députés fédéraux							
TOTAL	240	206	446	84	64	148	594
%	0.40	0.35		0.14	0.11		

	Québécois francophone Train de marchandises	*francophone* Train de passagers	*Total Québécois francophone*	*Québécois anglophone* Train de marchandises	*anglophone* Train de passagers	*Total Québécois anglophone*	*États-unien* Train de marchandises	*États-unien* Train de passagers	*Total États-unien*	*1881-1890* *Total Québécois États-unien*
I. FORCES SOCIÉTALES	157	156	313	68	67	135	1	1	2	450
%	0.35	0.35		0.15	0.15		0.00	0.00		0.42
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES										
Chambres de commerce	1	1	2	2	2	4				6
Coopératives	9	9	18	2	2	4				22
PARTIS POLITIQUES										
Parti conservateur	5	5	10							10
Parti libéral	5	5	10							10
Parti national	1	1	2							2
Ligue nationaliste										
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	47	47	94	2	2	4				98
ENTREPRISES PRIVÉES	21	21	42	46	45	91				133
MUNICIPALITÉS	18	18	36	7	7	14				50
GROUPES DE CITOYENS	1	1	2							2
GROUPES SPONTANÉS	48	47	95	8	8	16	1	1	2	113
AUTRES ASSOCIATIONS	1	1	2	1	1	2				4
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	244	245	489	66	62	128				617
%	0.40	0.40		0.11	0.10					0.58
MEMBRES DU PARLEMENT										
Parti conservateur	136	136	272	34	31	65				337
Parti libéral	86	87	173	28	28	56				229
Parti national	3	3	6							6
Indépendant										

MEMBRES DE L'ADMINISTRATION										
Conseil exécutif	8	8	16	2	2	4				20
Ministère de la Colonisation										
Ministère des Travaux publics	2	2	4	1	1	2				6
Ministeres des Terres	1	1	2							2
Secrétariat provincial										
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES										
A L'ADMINISTRATION										
Parti conservateur	4	4	8							8
Parti libéral	2	2	4							4
Parti national	1	1	2							2
Députés fédéraux	1	1	2	1		1				3
TOTAL	401	401	802	134	129	263	1	1	2	1067
%	0.38	0.38		0.13	0.12		0.00	0.00		
	Québécois				*Québécois*				*1891-1900*	
	francophone	*francophone*	*francophone*	*Total*	*anglophone*	*anglophone*	*anglophone*	*Total*		
	Train de	Train de	Système léger	*Québécois*	Train de	Train de	Système léger	*Québécois*	*Total*	
	marchandises	passagers	sur rail	*francophone*	marchandises	passagers	sur rail	*anglophone*	*Québécois*	
I. FORCES SOCIÉTALES	64	64		128	18	18		36	164	
%	0.39	0.39			0.11	0.11			0.38	
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES										
Chambres de commerce										
Coopératives										
PARTIS POLITIQUES										
Parti conservateur	5	5		10					10	
Parti libéral	1	1		2					2	
Parti national										
Ligue nationaliste										
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	10	10		20					20	
ENTREPRISES PRIVÉES	16	16		32	8	8		16	48	
MUNICIPALITÉS	17	17		34	6	6		12	46	
GROUPES DE CITOYENS										
GROUPES SPONTANÉS	15	15		30	4	4		8	38	
AUTRES ASSOCIATIONS										
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	82	82	1	165	51	51	1	103	268	
%	0.31	0.31	0.00		0.19	0.19	0.00		0.62	
MEMBRES DU PARLEMENT										
Parti conservateur	32	32	1	65	26	26	1	53	118	
Parti libéral	39	39		78	22	22		44	122	
Parti national										
Indépendant										
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION										
Conseil exécutif	1	1		2					2	
Ministère de la Colonisation				1	1	1		2	2	
Ministère des Travaux publics	5	5		10	2	2		4	14	
Ministères des Terres										
Secrétariat provincial										
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES										
A L'ADMINISTRATION										
Parti conservateur	4	4		8					8	
Parti libéral										
Parti national										
Députés fédéraux	1	1		2					2	
TOTAL	146	146	1	293	69	69	1	139	432	
%	0.34	0.34	0.00		0.16	0.16	0.00			
	Québécois				*Québécois*					
	francophone	*francophone*	*francophone*	*Total*	*anglophone*	*anglophone*	*Total*	*Étatsunien*	*Étatsunien*	
	Train de	Train de	Système léger	*Québécois*	Train de	Train de	*Québécois*	Train de	Train de	*Total*
	marchandises	passagers	sur rail	*francophone*	marchandises	passagers	*anglophone*	marchandises	passagers	*Étatsunien*
I. FORCES SOCIÉTALES	74	73		147	44	46	90	5	5	10
%	0.30	0.30		0.60	0.18	0.19	0.36	0.02	0.02	
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES										
Chambres de commerce	5	5		10						
Coopératives	1	1		2						
PARTIS POLITIQUES										
Parti conservateur										
Parti libéral	1	1		2						
Parti national										
Ligue nationaliste	1	1		2						

(1901-1910 section)	*1901-1910*
	Total
	Québécois
	Étatsunien
I. FORCES SOCIÉTALES	247
%	0.58
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES	
Chambres de commerce	10
Coopératives	2
PARTIS POLITIQUES	
Parti conservateur	
Parti libéral	2
Parti national	
Ligue nationaliste	2

GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	2	2		4							4			
ENTREPRISES PRIVÉES	27	26		83	37	38	75	5	5	10	138			
MUNICIPALITÉS	22	22		44	4	5	9				53			
GROUPES DE CITOYENS	3	3		6							6			
GROUPES SPONTANÉS	12	12		24	3	3	6				30			
AUTRES ASSOCIATIONS														
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	68	63	4	132	24	24	48				180			
%														
MEMBRES DU PARLEMENT														
Parti conservateur	7	7	1	15	15	15	30				45			
Parti libéral	36	34	3	73	5	5	10				83			
Parti national														
Indépendant														
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION														
Conseil exécutif	1	1		2							2			
Ministère de la Colonisation	2	2		4							4			
Ministère des Travaux publics	6	6		12							12			
Ministères des Terres	2	2		4							4			
Secrétariat provincial														
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES														
A L'ADMINISTRATION														
Parti conservateur														
Parti libéral	9	9		18	2	2	4				22			
Parti national														
Députés fédéraux	2	2		4	2	2	4				6			
TOTAL	139	136	4	279	68	70	208	5	5	15	427			
%	0.33	0.32	0.01	0.65	0.16	0.16		0.01	0.01					
	Québécois francophone Train de marchandises	francophone Train de passagers	francophone Système léger sur rail	Total Québécois francophone	Québécois anglophone Train de marchandises	anglophone Train de passagers	Total Québécois anglophone	Étatsunien Train de marchandises	Étatsunien Train de marchandises	Total Étatsunien	Français Train de marchandises	Français Train de passagers	Total Français	1911-1920 Total Québe., État, Français
I. FORCES SOCIÉTALES	66	66		132	28	27		2	2		4	4	8	199
%	0.33	0.33			0.14	0.14		0.01	0.01		0.02	0.02		
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES														
Chambres de commerce	7	7		14	2	2	4							18
Coopératives														
PARTIS POLITIQUES														
Parti conservateur														
Parti libéral	3	3		6										6
Parti national														
Ligue nationaliste														
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	9	9		16										18
ENTREPRISES PRIVÉES	18	17		36	22	21	43	2	2	4	4	4	8	90
MUNICIPALITÉS	17	17		34	1	1	2							36
GROUPES DE CITOYENS														
GROUPES SPONTANÉS	11	12		23	2	2	4							27
AUTRES ASSOCIATIONS	1	1		2	1	1	2							4
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	31	31	1	63										63
%														0.24
MEMBRES DU PARLEMENT														
Parti conservateur	*	*	*		*	*								
Parti libéral	*	*	*		*	*								
Parti national														
Indépendant														
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION														
Conseil exécutif	1	1		2										2
Ministère de la Colonisation	4	4		8										8
Ministère des Travaux publics	12	12	1	26										25
Ministères des Terres														
Secrétariat provincial	1	1		2										2
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES														
A L'ADMINISTRATION														
Parti conservateur														
Parti libéral	12	12		24										24
Parti national														
Députés fédéraux	1	1		2										2
TOTAL	97	97	1	63							4	4	8	262
%	0.37	0.37	0.00								0.02	0.02		

* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour la période 1911-1920, celles-ci ont été intégrées au sein de la période 1901-1910.

	Québécois francophone Train de marchandises	francophone Train de passagers	francophone Métro	francophone Train de banlieue	Total Québécois francophone	Québécois anglophone Train de marchandises	anglophone Train de passagers	Total Québécois anglophone	1921-1970 Total Québécois
I. FORCES SOCIÉTALES	39	32			71	12	12	24	95
%	0.41	0.33				0.13	0.13		0.46
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES									
Chambres de commerce	4	3							
PARTIS POLITIQUES									
Parti libéral	1	1							
Parti québécois	1	1							
Union nationale	2	1							
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	5	5							
ENTREPRISES PRIVÉES	13	9				10	10		
MUNICIPALITÉS	8	7							
GROUPES DE CITOYENS	1	1							
AUTRES ASSOCIATIONS	4	4				2	2		
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	50	52	1	2	105	3	3	6	111
%	0.48	0.47	0	0.02		0.03	0.03		0.54
MEMBRES DU PARLEMENT									
Parti libéral	3	7		1	11	2	2	4	15
Union nationale	4	6			12	1	1	2	14
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION									
Autres ministères ou organismes	1	1							
Conseil exécutif	6	6							
Ministère de l'Industrie et Commerce	1	1							
Ministère de la Colonisation	5	7							
Ministère des Affaires intergouvernementales	1	1							
Ministère des Affaires municipales			1	1					
Ministère des Mines et Pêcheries	2	2							
Ministère des Terres	4	4							
Ministère des Transports	5	1							
Ministère des Travaux publics	10	7							
Office de planification et de développement	2	2							
Secrétariat provincial	1	1							
Solliciteur général	2	2							
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION									
Députés fédéraux	3	3							
TOTAL	89	84	1	2	176	15	15	30	206
%	0.43	0.41	0.01	0.01		0.07	0.07		

	Québécois francophone Train de marchandises	francophone Train de passagers	francophone Métro	francophone Système léger sur rail	francophone Train de banlieue	Total Québécois francophone	Québécois anglophone Train de marchandises	anglophone Train de passagers	anglophone Métro	anglophone Système léger sur rail	anglophone Train de banlieue	Total Québécois anglophone	Québécois autres Train de marchandises	autres Train de passagers	autres Métro	autres Système léger sur rail	autres Train de banlieue	Total Québécois autres	1971-1990 Total Québécois
I. FORCES SOCIÉTALES	62	24	98	62	106	352	4	3	2	2	4	15	2	2	1	1	2	6	375
%	0.17	0.06	0.26	0.17	0.28		0.01	0.01	0.00	0.00	0.01		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.26
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES																			
Chambres de commerce	3	1	7	3	6				1										
Ligues de consommateurs			1	1															
PARTIS POLITIQUES																			
Parti libéral	2	1																	
Parti québécois	7	7	10	7	6						1								
ASSOCIATIONS SYNDICALES	6	8	14	3	13														
ENTREPRISES PRIVÉES	14	2	2	2	5		3	2		1						1			
MUNICIPALITÉS	19	2	36	28	40						2				1		1		
MUNICIPALITÉS RÉG. DE COMTÉS			1	1	2														
GROUPES DE CITOYENS	7	6	19	9	29				1	1	1		2	1					
GROUPES SPONTANÉS	2		1		1														
AUTRES ASSOCIATIONS	2	2	8	8	5		1	1						1			1		
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	220	140	241	149	221	971	6	2	7	11	8	34	3	5	11	4	11	34	1039
%	0.16	0.13	0.23	0.14	0.21		0.01	0.00	0.01	0.01	0.01		0.00	0.01	0.01	0.00	0.01		0.74
MEMBRES DU PARLEMENT																			
Parti créditiste			2																
Parti libéral	56	29	79	41	89		3		2		6		2	2	6	1	5		
Parti québécois	84	32	87	44	88		1												
Union nationale	3	2	4	1	2														
Indépendant	1				2														

MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																			
Autres ministères ou organismes																			
Conseil du Trésor	1			1															
Conseil exécutif	2	2	4	3	7														
Comité ministériel perman. à l'aménagement			1																
Ministre d'État à l'Aménagement			1	1	2														
Ministre d'État au Développement économique	3	3	2	2	2														
Office de planification et de développement	17	15	4	7	5														
Secrétariat aux Affaires interg. canadiennes	2	2	1	1	1														
Ministère des Affaires interg. (internationales)	5	6	1		6														
Ministère des Affaires culturelles	1	1	1		1														
Ministère des Affaires municipales	3	3	2		1														
Ministère de l'Agriculture	3																		
Ministère de l'Énergie et des Ressources	1																		
Ministère de l'Industrie et Commerce	6	4	6	6	5														
Ministère des Transports	18	11	20	18	17														
Bureau du ministre	3	2	7	5	8														
Bureau des sous-ministres	7	7	2	6	4		1	1											
Bureau d'aménagement du réseau express			3	10	2				4	8	1				2	2	2		
Commission des transports du Québec	1	2																	
Conseil des transp. de la région de Montréal			1	1	1														
Comité de transport de la région de Montréal									1	3	1								
Direction de la recherche	1	1																	
Direction des politiques et du développement					1														
Direction générale des systèmes de transp.			1																
Direction générale du transport des personn.			2	1	3									1	1		1		
Direction générale du transport terr. des marc.	1																		
Service du transport ferroviaire	6	6	2	2	2														
Service d'études en planification des transp.	6	6	1		2														
Service de l'analyse des services de transp.	1	1	1	1	1	1													
Service de l'analyse des systèmes	1	1		1															
Service des politiques et du développement			2	1	3								1	2	1	1	2		
Service des projets spéciaux et de développ.	1	1	1		2										1		1		
Service maritime et fluvial	3	3			1														
Ministère du Tourisme		1																	
Ministère du Travail	4	1																	
Société de développement de la Baie-James	3																		
LETTRES ADRESSÉES PAR LE																			
GOUVERNEMENT DU CANADA							1	1											
TOTAL	282	164	339	211	327	1323	10	5	9	13	12	49	5	7	12	5	13	42	1414
%	0.20	0.12	0.24	0.15	0.23		0.01	0.00	0.01	0.01	0.01		0.00	0.00	0.01	0.00	0.01		
Q.F: Québécois francophone																			
Q.A: Québécois anglophone																			
É.U.A: Étatsunien																			
FR.: Français																			

ANNEXE K

1867-1880

	NE S'APPLIQUE PAS QF/OA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	FIABILITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JUAN FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST. CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	10/0		74/10	40/0		14/0			10/0	17/0	0/24									40/17	11/0			248
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce																								
Coopératives																								
PARTIS POLITIQUES																								
Parti conservateur			40/0	41/0					17/0	17/0										80/0				
Parti libéral																								
Parti national																								
Ligue nationaliste																								
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES																								
ENTREPRISES PRIVEES	17/0		22/0	11/0		11/0					0/20									0/17	11/0			
MUNICIPALITES	1/0		0/6	0/3		0/3																		
GROUPES DE CITOYENS																								
GROUPES SPONTANES			4/0	5/0		3/0			1/0															
AUTRES ASSOCIATIONS																								
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	13/0	4/0	601/300	101/61	8/61	60/100	60/48	64/32	132/47	270/300	60/101	10/0		25/0					10/1	601/144	300/134		0/16	3707
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti conservateur		1/0	485/250	75/45	1/50	31/84	60/16	64/16	132/47	200/170	72/100	10/0							10/1	537/180	300/115		0/16	
Parti libéral		3/0	108/40	30/16	7/10	30/16	0/30	0/16		72/30	10/1			20/0						164/38	70/21			
Parti national																								
Indépendant																								
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Conseil exécutif																								
Ministère de la Colonisation			2/0	1/0		1/0																		
Ministère des Travaux publics	13/0		2/0	1/0		1/0																		
Ministère des Terres																								
Secrétariat provincial																								
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES A L'ADMINISTRATION																								
Parti conservateur																								
Parti libéral																								
Parti national																								
Député fédéral																								
TOTAL	31/0	4/0	600/370	180/70	8/61	77/111	60/40	64/20	140/47	300/300	60/130	10/0		25/0					10/1	700/161	401/134		0/16	4180

1881-1890

	NE S'APPLIQUE PAS QF/OA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	FIABILITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JUAN FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST. CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	60/74		300/48	300/130	6/0	100/30	0/30	7/0	71/30	79/24	10/0	30/0		4/0					3/3	130/1	30/3			1087
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce			3/4	1/13		2/0				0/7									0/3					
Coopératives	3/0		3/0	0/0			1/0																	
PARTIS POLITIQUES																								
Parti conservateur			31/0	30/0		30/0			30/0	17/0	17/0									60/0	17/0			
Parti libéral			10/0	10/0		17/0			10/0	10/0										61/0	1/0			
Parti national																				1/0	1/0			
Ligue nationaliste																								
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	10/2		62/0	70/6	6/0	41/0	4/0	1/0	10/6			10/0							3/0	1/1	10/1			
ENTREPRISES PRIVEES	30/67		30/60	0/30		0/30	0/30	0/0	0/10	3/31		0/0		4/0										
MUNICIPALITES	13/3		30/4	30/3		10/0				10/0									0/1					
GROUPES DE CITOYENS	1/0																							
GROUPES SPONTANES	30/3		70/5	70/31	3/0	40/3	4/0	0/3	4/13	30/0		15/0									0/0			
AUTRES ASSOCIATIONS	0/1										0/0									17/0	17/0			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	10/1	1/0	700/144	60/30	40/0	307/61	170/0	110/0	131/60	300/60	61/10	10/60		0/0		30/0		0/0	10/3	601/100	170/60	31/0	0/0	3000
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti conservateur		1/0	401/30	40/30	30/0	210/34	100/0	60/0	67/37	162/32	34/0	10/17				22/0		0/0	0/0	304/60	104/34			
Parti libéral			201/40	30/3	17/0	110/27	60/0	60/0	40/21	147/40	17/10	0/30				0/0			0/2	302/100	17/34	21/0	0/0	
Parti national																								
Indépendant																								
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Conseil exécutif	11/0		1/0	1/0																				
Ministère de la Colonisation			2/0	1/0		2/0																		
Ministère des Travaux publics			12/0	0/0		0/0	0/0			0/0				0/0										
Ministère des Terres																								
Secrétariat provincial																								
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES A L'ADMINISTRATION																								
Parti conservateur	1/0		0/0	0/0		0/0	3/0		3/0	4/0														
Parti libéral	1/0		4/0	1/0		3/0																		
Parti national			4/0			3/0			3/0															
Député fédéral	0/1																							
TOTAL	107/70	1/0	1000/300	330/134	64/0	610/130	100/30	130/14	300/104	384/110	70/60	40/60		0/0		30/0		0/0	14/0	807/100	300/70	31/0	0/0	4000

1891-1900

	NE S'APPLIQUE PAS QF/OA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	FIABILITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JUAN FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST. CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	18/30		61/3	60/10	3/0	37/3	0/0	3/3	6/4	30/12	1/0	3/0		4/0						32/0				248
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce																								
Coopératives																								
PARTIS POLITIQUES																								
Parti conservateur				10/0																24/0				
Parti libéral																				1/0				
Parti national																								
Ligue nationaliste																								
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	3/0		11/0	10/0	3/0	3/0		1/0	3/0	3/0		1/0		1/0										
ENTREPRISES PRIVEES	6/12		37/3	30/14		30/1	3/0	0/1	3/4	0/10										3/0				
MUNICIPALITES	7/0		4/1	10/4		3/3		3/3		6/3				3/0										
GROUPES DE CITOYENS																								
GROUPES SPONTANES	6/3		6/0	15/0		6/0	3/0		1/0	6/0	1/0	1/0												
AUTRES ASSOCIATIONS																								
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	7/1		60/127	7/40	0/60	10/60	23/0	20/1	3/60	40/100	13/3	0/33		4/0				0/1	6/32	144/100	47/60		0/32	1241
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti conservateur			25/95	2/20	0/20	1/54	20/2	20/0	1/20	10/56								0/1	1/20	20/100	3/32			
Parti libéral			61/34	1/17	0/32	14/0	6/0	0/1	1/20	20/61		0/30		4/0					4/3	124/42	40/48			
Parti national																							0/32	

Indépendant																								
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Conseil exécutif	1/0																							
Ministère de la Colonisation			0/0	0/4		0/4	0/4				0/3													
Ministère des Travaux publics	1/0		11/0	1/0		1/0				1/1	13/0										4/0			
Ministère des Terres																								
Secrétariat provincial																								
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION																								
Parti conservateur	6/0		4/0	2/0																				
Parti libéral																								
Parti national																								
Députés fédéraux			2/0	1/0		2/0																		
TOTAL	[illegible]		144 / 13[illegible]	1[illegible] / 67	[illegible]	[illegible] / 91	21 / [illegible]	[illegible] / 4	7 / [illegible]	[illegible] / 13[illegible]	14 / 3	[illegible] / 33		[illegible] / 0				[illegible] / 1	[illegible]	171 / 1[illegible]	47 / [illegible]		[illegible]	[illegible]
	1881-1910																							
	NE S'APPLIQUE PAS QF/QA/EUA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	RAPIDITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JURID FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	45 / 64 / 11		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	14 / [illegible]	16 / [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		7 / 0		3 / 0		0 / 1	[illegible] / 1	[illegible] / 0	7 / 7		1 / 0	[illegible]
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce	[illegible]/0		7/0	4/0		6/0	1/0	3/0	[illegible]/0	3/0									[illegible]/0					
Coopératives			[illegible]/0			3/0																		
PARTIS POLITIQUES																								
Parti conservateur																								
Parti libéral			[illegible]/0	1/0						1/0										1/0			1/0	
Parti national																								
Ligue nationaliste																				1/0				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	1/0		3/0	1/0		2/0		2/0																
ENTREPRISES PRIVEES	[illegible]/[illegible]/7		[illegible]	4[illegible]/[illegible]/10	[illegible]	[illegible]/43/10	10/29/10	[illegible]/20	[illegible]/20	22/12/20		0/0						0/1			3/7			
MUNICIPALITES	18/1		[illegible]/0	[illegible]/0		0/4	10/0	[illegible]/0	[illegible]/0	7/[illegible]				7/0		3/0			0/1		[illegible]/0			
GROUPES DE CITOYENS			10/0	7/0		0/0	[illegible]/0		[illegible]/0		3/0													
GROUPES SPONTANES	[illegible]/3		18/0	18/0		10/0	[illegible]/0	2/0		4/0											[illegible]/0			
AUTRES ASSOCIATIONS																								
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	4[illegible] / 1		4[illegible] / 40	[illegible] / 4		64 / [illegible]	30 / 0	[illegible] / 10	[illegible] / 0	10 / 13	0 / 10	3 / 0							[illegible] / 7	[illegible] / 34	[illegible] / 30			[illegible]
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti conservateur			14/10	15/1		[illegible]/0				1/0										[illegible]/34	[illegible]/17			
Parti libéral	1/0		[illegible]/20	[illegible]/0		[illegible]/0	16/0	17/10		[illegible]/13	0/10								0/7	10/0	40/0			
Parti national																								
Indépendant																								
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Conseil exécutif	2/0																							
Ministère de la Colonisation	1/0		4/0	2/0		2/0																		
Ministère des Travaux publics	[illegible]/0																							
Ministère des Terres			4/0	14/0		2/0	17/0			14/0														
Secrétariat provincial																								
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION																								
Parti conservateur																								
Parti libéral	18/1			4/1		0/1	2/0	3/0	2/0			3/0												
Parti national																								
Députés fédéraux	2/0		0/2	0/2		0/1		0/1													1/0			
TOTAL	[illegible] / [illegible] / 11		17[illegible] / 1[illegible] / [illegible]	1[illegible] / [illegible] / 10	[illegible]	117 / [illegible] / 10	[illegible]	3[illegible] / [illegible]	17 / [illegible]	[illegible]	3 / 10	3 / 0		7 / 0		3 / 0		0 / 1	3 / 0	[illegible] / 34	[illegible] / 30		1 / 0	14[illegible]1
	1911-19[illegible]																							
	NE S'APPLIQUE PAS QF/QA/EUA/FRA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	RAPIDITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JURID FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	[illegible] / 41 / [illegible] / 13		[illegible] / 37 / [illegible] / 4	[illegible]	[illegible] / 0	[illegible] / 10	16 / 7	13 / 14 / [illegible] / 10	[illegible] / 4	30 / 13	3 / 1	[illegible] / 0	0 / 3	3 / 1					[illegible] / 1	4 / 0	0 / 0	0 / 1		[illegible]
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce	13/1		11/0	11/0		11/0	3/0		2/0	6/0		4/0							3/0					
Coopératives																								
PARTIS POLITIQUES																								
Parti conservateur																								
Parti libéral			16/0			1/0			1/0															
Parti national																				2/0				
Ligue nationaliste																								
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	6/0		10/0	10/0		0/0				1/0														
ENTREPRISES PRIVEES	[illegible]/30/0/13		10/30/0/4	21/20/0/0	1/0	[illegible]/0/0/10	7/0	9/12/0/10	0/4	7/13	3/0		0/3	0/1					3/0		6/0			
MUNICIPALITES	7/0		21/4	21/1	3/0	[illegible]/2	4/2	3/2		17/0		1/0							0/1	1/0				
GROUPES DE CITOYENS																			14/0					
GROUPES SPONTANES	3/2		16/0	10/0	1/0	13/0	1/0	1/0	7/0	0/0				3/0					[illegible]/0	1/0	3/0			
AUTRES ASSOCIATIONS	2/0									0/1	0/1											0/1		
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	30 / 0		[illegible] / 0	37 / 0		16 / 0	16 / 0	3 / 0		[illegible] / 0	1 / 0	[illegible] / 0	3 / 0							1 / 0	1 / 0			1[illegible]
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti conservateur	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Parti libéral	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
Parti national																								
Indépendant																								
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Conseil exécutif	3/0																							
Ministère de la Colonisation	2/0			2/0																				
Ministère des Travaux publics	20/0			2/0						1/0	1/0	2/0									1/0			
Ministère des Terres													3/0											
Secrétariat provincial	1/0																							
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION																								
Parti conservateur																								
Parti libéral	10/0		32/0	21/0		13/0		3/0		1/0														
Parti national																				1/0				
Députés fédéraux				2/0		2/0	10/0																	
TOTAL	[illegible] / 41 / [illegible] / 13		1[illegible] / [illegible] / [illegible] / 4	116 / [illegible] / [illegible] / [illegible]	[illegible] / 0	[illegible] / [illegible] / [illegible] / 10	[illegible] / 7	16 / 14 / [illegible] / 10	16 / 4	41 / 13	4 / 1	7 / 0	6 / 0	3 / 1					[illegible] / 1	[illegible] / 0	0 / 0	0 / 1		[illegible]

* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour la période 1911-1930, celles-ci ont été intégrées au sein de la période 1881-1910

	[illegible]																							
	NE S'APPLIQUE PAS QF/QA	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	RAPIDITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA JURID FERROVIA	VOLONTE DE CONTREBALANCER SOUS INVEST CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	11 / 10		[illegible] / 2	17 / 4	[illegible] / 1	10 / 0	[illegible] / 0	2 / 2	0 / 2	4 / 4	2 / 0			3 / 0			0 / 1	0 / 1	1 / 0	3 / 0	4 / 0			13[illegible]
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce			6/0	4/0		2/0				1/0	1/0													

PARTIS POLITIQUES																								
Parti libéral																				1/0				
Parti québécois																				1/0				
Union nationale			1/0	1/0	1/0			1/0												1/0				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	1/0		7/0	3/0		4/0	2/0	1/0	2/0	1/0				1/0										
ENTREPRISES PRIVEES	7/0		1/0	2/4	0/1	1/0	2/0	1/3	0/3	0/4							0/1	0/1			2/0			
MUNICIPALITES	1/0		6/0	4/0		3/0	1/0		3/0	1/0	1/0			2/0					1/0					
GROUPES DE CITOYENS																					1/0			
AUTRES ASSOCIATIONS	3/2		1/0	8/0	1/0		1/0			1/0											1/0			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	30/1		10/0	30/1	6/0	6/0	6/0	6/0	10/1	4/0	13/0			8/0		3/0	1/0	1/0	7/0	1/0	3/0		1/0	130
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti libéral	4/1			2/1					0/1					2/0					1/0	1/0				
Union nationale	3/0			3/0				1/0	2/0					3/0				1/0	2/0		1/0		1/0	
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Autres ministères ou organismes											1/0													
Conseil exécutif	2/0			4/0	4/0			1/0	2/0		3/0			1/0							1/0			
Ministère de l'Industrie et Commerce			1/0	1/0				1/0			1/0					1/0								
Ministère de la Colonisation	2/0		4/0	3/0		2/0	1/0																	
Ministère des Affaires intergouvernementales											1/0													
Ministère des Affaires municipales			1/0	1/0							1/0					1/0			1/0					
Ministère des Mines et Pêcheries			1/0	1/0				1/0						1/0										
Ministère des Terres	1/0			3/0			2/0		1/0		1/0			1/0										
Ministère des Transports	2/0		2/0	1/0	1/0	1/0	1/0	1/0	1/0	1/0	3/0						1/0		1/0		1/0			
Ministère des Travaux publics	3/0		1/0	1/0		1/0	1/0	1/0	1/0					1/0										
Office de planification et de développement				1/0					1/0	2/0	2/0					1/0			1/0					
Secrétariat provincial	1/0																							
Solliciteur général	1/0			1/0					1/0															
LETTRES DE DEPUTES ADRESSEES À L'ADMINISTRATION																								
Députés fédéraux	1/0			1/0		1/0			1/0	1/0									1/0					
TOTAL	28/11		31/0	48/4	7/1	10/0	11/0	8/3	10/4	8/4	16/0			13/0		3/0	1/1	1/1	6/0	4/0	7/0		1/0	[illegible]
	1971-1980																							
	NE S'APPLIQUE PAS QF/QA/Autres	AUCUNE	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL	OUTIL DE CREATION D'EMPLOI	OUTIL DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	OUTIL DE DEVELOPPEMENT FORESTIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MINIER	OUTIL DE DEVELOPPEMENT MANUFACTURIER	MOBILITE ACCRUE DES MARCHANDISES	COUT DE TRANSPORT	ACCROISSEMENT DE LA CONCURRENCE INTERMODALE	CONSOMMATION ENERGETIQUE	VOCATION RECREO-TOURISTIQUE	ECOLOGIE	COUT TEMPOREL	REDUCTION DE LA CONGESTION URBAINE	HABILITE	MOBILITE ACCRUE DES CITOYENS	ELECTORALISME	NATIONALISME ECONOMIQUE	VOLONTE D'OCCUPATION DE LA [illegible] FERROMA	VOLONTE DE CONTREBALANCER [illegible] CAN	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	[illegible]/3/0		[illegible]/1/1	[illegible]/4	9/1			1/0	31/0	9/0/1	[illegible]/6/1	37/0/1	10/1	12/0/1	31/1	6/1	30/0	10/1	30/1	9/0/1	3/0	3/0	1/0	[illegible]
ASSOCIATIONS ECONOMIQUES																								
Chambres de commerce	3/0		3/0	7/0					1/0	1/0	6/1	2/0					4/0		2/0					
Ligues de consommateurs											1/0		1/0		1/0		1/0	1/0						
PARTIS POLITIQUES																								
Parti libéral	1/0																			8/0/1				
Parti québécois	3/0		1/0	1/0						1/0	1/1	3/0	2/0		4/0	1/0	8/0	1/0	3/0	0/0	1/0	2/0	1/0	
ASSOCIATIONS SYNDICALES	2/0		7/0	10/0	2/0				1/0	1/0	10/0	3/0	2/0	2/0	3/0	1/0	1/0	1/0	3/0					
ENTREPRISES PRIVEES	8/3/1		7/0/0	7/1	2/1				2/0	2/1	4/0	1/0		4/0	2/0			2/0	1/1					
MUNICIPALITES	6/0/1		20/1/1	20/1					14/0	2/0	37/1	14/0		2/0	2/0	3/1	0/0	6/0	22/0	2/0				
MUNICIPALITES REG. DE COMTES											2/0													
GROUPES DE CITOYENS	3/0		11/0	12/1	3/0			1/0	1/0	1/0/1	20/2	10/2/1	4/1	4/0/1	0/1	1/0	7/0	7/1	7/0		1/0			
GROUPES SPONTANES			2/0									1/0			1/0									
AUTRES ASSOCIATIONS	1/0/1		3/0	3/1	2/0				2/0	1/1	0/0/1	3/0	1/0		3/0	2/0	3/0	1/0	1/0	1/0				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	[illegible]/11/0		[illegible]/3/1	[illegible]/0	11/1	3/0	3/0	6/0	[illegible]/2	14/0	170/0/4	[illegible]/3/2	11/0	7/0	[illegible]/1	14/3/1	[illegible]/1	[illegible]/0/1	[illegible]/0	[illegible]/3/4	[illegible]/0	17/0	4/0	[illegible]
MEMBRES DU PARLEMENT																								
Parti créditiste	2/0																							
Parti libéral	[illegible]/0/0		6/0	16/0	2/0		1/0	1/0	7/0	2/0	[illegible]/0	10/0/1	2/0		3/0	3/0	4/0	0/0/1	11/0	[illegible]/1/3	0/0	3/0		
Parti québécois	[illegible]/0		13/0	[illegible]/0	0/0	2/0		1/0	16/0	0/0	[illegible]/0	6/0	1/0		6/0	2/0	6/0	1/0	13/0	41/1	11/0	6/0	2/0	
Union nationale	4/0		1/0									1/0	1/0		1/0				1/0	1/0		1/0		
Indépendant	1/0		1/0															1/0		2/0				
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION																								
Autres ministères ou organismes																								
Conseil du Trésor	1/0										1/0													
Conseil exécutif	4/0		1/0	2/0					2/0		0/0	2/0	1/0		1/0	2/0	1/0	1/0	1/0	1/0				
Comité ministériel permanent à l'aménagement			1/0																					
Ministre d'État à l'Aménagement			2/0																					
Ministre d'État au Développement économique			1/0	2/0					2/0	1/0	1/0										2/0	1/0		
Office de planification et de développement	0/0		0/0	10/1	1/0				0/1	3/0	0/0	6/0		4/0	2/0	2/1	2/0	2/0	0/1					
Secrétariat aux Affaires intergouvernementales canadiennes				1/0					1/0		1/0	1/0												
Ministère des Affaires intergouvernementales	0/0		1/0	1/0					1/0		1/0							1/0						
Ministère des Affaires culturelles			1/0																	0/0/1				
Ministère des Affaires municipales	2/0		0/0	3/0					1/0		2/0	1/0							2/0			1/0		
Ministère de l'Agriculture				1/0		1/0					3/0												1/0	
Ministère de l'Énergie et des Ressources				1/0			1/0				1/0													
Ministère de l'Industrie et Commerce	2/0			3/0					3/0	1/0														
Ministère des Transports	7/0		0/0	[illegible]/0	1/0			1/0	10/0	1/0	0/0	11/0	1/0	2/0	3/0	1/0	3/0	1/0	6/0		3/0	3/0	1/0	
Bureau du ministre	0/0		3/0	3/0	2/0				1/0		3/0	1/0	1/0		1/0	1/0	2/0	2/0	3/0					
Bureau des sous-ministres	10/0										4/0	2/0	1/0											
Bureau d'aménagement du réseau express	3/4/1		4/0	2/0					3/0		0/0/1	4/1			0/1	1/1/1	1/1	2/0	3/1					
Commission des transports du Québec	2/0																							
Conseil des transp. de la région de Montréal			1/0	1/0							1/0	1/0							1/0					
Comité de transport de la région de Montréal			0/2/0	1/1	0/1/0				0/1		1/3	1/2	1/0		1/0	1/0	1/0	1/0	1/0					
Direction de la recherche	1/0																							
Direction des politiques et du développement			1/0	1/0													1/0	1/0						
Direction générale des systèmes de transp.			1/0								1/0						1/0		1/0					
Direction générale du transport des personnes	2/0/1		2/0								1/0		1/0		1/0	1/0	2/0		2/0					
Direction générale du transport terr. des marc.				1/0				1/0			1/0		1/0											
Service du transport ferroviaire	2/0		1/0	2/0					1/0		3/0	1/0												
Service d'études en planification des transp.	1/0			1/0						1/0	2/0	2/0										1/0		
Service de l'analyse des services de transp.	1/0																					1/0		
Service de l'analyse des systèmes	1/0																							
Service des politiques et du développement			1/0/1	1/0							3/0/3	1/0		0/0/2	1/0		1/0		1/0					
Service des projets spéciaux et de [illegible]	1/0										3/0/1	2/0/1							1/0					
Service maritime et fluvial	2/0										1/0													
Ministère du Tourisme														1/0										
Ministère du Travail	4/0																							
Société de développement de la Baie-James				2/0				2/0			1/0				1/0									
LETTRES ADRESSEES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA	0/2																							
TOTAL	[illegible]/14/11		[illegible]/3/2	[illegible]/0	[illegible]/2	3/0	3/0	7/0	74/2	25/2/1	[illegible]/15/0	[illegible]/0/3	21/1	10/0/3	43/2	[illegible]/3/1	48/1	44/1/1	[illegible]/3	[illegible]/3/0	[illegible]/0	10/0	0/0	[illegible]

QF Québécois francophone
QA Québécois anglophone
E-U.A. Étatsunien
FR Français

ANNEXE L

	1867-1880		PROPRIETE	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F.	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	TOTAL	
	O.F/O.A										
I. FORCES SOCIÉTALES	3 / 2			10 / 3						18	
%	0.28			0.72						0.06	
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce											
Coopératives											
PARTIS POLITIQUES											
Parti conservateur	1 / 0			3 / 0							
Parti libéral											
Parti national											
Ligue nationaliste											
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES											
ENTREPRISES PRIVÉES	0 / 2			2 / 2							
MUNICIPALITÉS	1 / 0			1 / 1							
GROUPES DE CITOYENS											
GROUPES SPONTANÉS	1 / 0			4 / 0							
AUTRES ASSOCIATIONS											
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	138 / 48	10 / 4	10 / 2	66 / 27			3 / 0		3 / 1	309	
%	0.59	0.05	0.04	0.30			0.01		0.01	0.94	
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti conservateur	94 / 30	5 / 4	8 / 2	41 / 24			1 / 0		2 / 1		
Parti libéral	42 / 15	4 / 0	2 / 0	22 / 3			2 / 0		1 / 0		
Parti national											
Indépendant	1 / 0	1 / 0		1 / 0							
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Conseil exécutif											
Ministère de la Colonisation				1 / 0							
Ministère des Travaux publics	1 / 0			1 / 0							
Ministères des Terres											
Secrétariat provincial											
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES											
A L'ADMINISTRATION											
Parti conservateur											
Parti libéral											
Parti national											
Députés fédéraux											
TOTAL	141 / 47	10 / 4	10 / 2	76 / 30			3 / 0		3 / 1	327	
%	0.58	0.04	0.04	0.32			0.01		0.01		
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)		0.10	0.09	0.76			0.02		0.03	139	
	1881-1890		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F.	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	O.F/O.A/É.U.A										
I. FORCES SOCIÉTALES	9 / 3 / 1		2 / 0	91 / 62			5 / 0			3 / 1	177
%	0.07		0.01	0.86			0.03			0.02	0.36
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce				1 / 4							
Coopératives				9 / 0							
PARTIS POLITIQUES											
Parti conservateur	1 / 0			5 / 0							
Parti libéral	2 / 0		1 / 0	2 / 0							
Parti national	1 / 0										
Ligue nationaliste											
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES											
ENTREPRISES PRIVÉES	1 / 1		1 / 0	18 / 44			1 / 0				
MUNICIPALITÉS	2 / 1			16 / 6						0 / 1	
GROUPES DE CITOYENS				1 / 0							
GROUPES SPONTANÉS	1 / 0 / 1			39 / 8			4 / 0			3 / 0	
AUTRES ASSOCIATIONS	1 / 1										
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	122 / 42		4 / 4	117 / 21			1 / 0	6 / 1			318
%	0.52		0.03	0.43				0.02			0.64
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti conservateur	68 / 23		2 / 3	65 / 9			1 / 0	2 / 1			
Parti libéral	50 / 16		2 / 1	33 / 11				4 / 0			
Parti national	1 / 0			2 / 0							

Indépendant											
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Conseil exécutif	1 / 1			7 / 1							
Ministère de la Colonisation	1 / 0										
Ministère des Travaux publics	0 / 2			2 / 0							
Ministères des Terres											
Secrétariat provincial											
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES A L'ADMINISTRATION											
Parti conservateur				4 / 0							
Parti libéral				2 / 0							
Parti national				1 / 0							
Députés fédéraux	1 / 0			1 / 0							
TOTAL	131 / 45 / 1		6 / 4	208 / 83			6 / 0	6 / 1		3 / 1	495
%	0.36		0.02	0.59			0.01	0.01		0.01	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)			0.03	0.92			0.02	0.02		0.01	
	1891-1900		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	Q.F / O.A										
I. FORCES SOCIÉTALES	16 / 4			37 / 11			1 / 0	1 / 0	1 / 0	8 / 4	83
%	0.24			0.58			0.01	0.01	0.01	0.18	0.37
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce											
Coopératives											
PARTIS POLITIQUES											
Parti conservateur	2 / 0			3 / 0							
Parti libéral				1 / 0							
Parti national											
Ligue nationaliste											
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	2 / 0			6 / 0						2 / 0	
ENTREPRISES PRIVÉES	2 / 1			14 / 7							
MUNICIPALITÉS	8 / 2			2 / 1					1 / 0	5 / 4	
GROUPES DE CITOYENS											
GROUPES SPONTANÉS	2 / 1			11 / 3			1 / 0	1 / 0		1 / 0	
AUTRES ASSOCIATIONS											
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	82 / 31	0 / 1	4 / 1	27 / 17			1 / 2	1 / 0		2 / 0	139
%	0.60	0.01	0.04	0.32			0.02			0.01	0.63
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti conservateur	22 / 17		2 / 1	9 / 10				1 / 0			
Parti libéral	26 / 14		2 / 0	14 / 6							
Parti national											
Indépendant											
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Conseil exécutif				1 / 0							
Ministère de la Colonisation							0 / 1				
Ministère des Travaux publics	1 / 0			2 / 1			0 / 1			2 / 0	
Ministères des Terres											
Secrétariat provincial											
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES A L'ADMINISTRATION											
Parti conservateur	3 / 0			1 / 0							
Parti libéral											
Parti national											
Députés fédéraux							1 / 0				
TOTAL	68 / 35	0 / 1	4 / 1	64 / 28			2 / 2	2 / 0	1 / 0	10 / 4	222
%	0.46	0.01	0.02	0.41			0.02	0.01	0.01	0.06	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)		0.01	0.04	0.77			0.03	0.02	0.01	0.12	
	1901-1910		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	Q.F / O.A / É.U.A										
I. FORCES SOCIÉTALES	8 / 3			62 / 41 / 5						4 / 1	124
%	0.09			0.87						0.04	
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce				4 / 0						1 / 0	
Coopératives				1 / 0							

PARTIS POLITIQUES											
Parti conservateur											
Parti libéral				1/0							
Parti national											
Ligue nationaliste	1/0										
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	1/0			1/0							
ENTREPRISES PRIVÉES	1/3			26/34/6							
MUNICIPALITÉS	3/0			17/4						2/1	
GROUPES DE CITOYENS				3/0							
GROUPES SPONTANÉS	2/0			9/3						1/0	
AUTRES ASSOCIATIONS											
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	34 / 13		2 / 0	26 / 11			1 / 0				87
%	0.54		0.02	0.43			0.01				
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti conservateur	4/11			3/4							
Parti libéral	22/2		2/0	10/3							
Parti national											
Indépendant											
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Conseil exécutif				1/0							
Ministère de la Colonisation	1/0			1/0							
Ministère des Travaux publics	3/0			3/0							
Ministères des Terres	1/0			1/0							
Secrétariat provincial											
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES											
A L'ADMINISTRATION											
Parti conservateur											
Parti libéral	3/0			6/2			1/0				
Parti national											
Députés fédéraux				2/2							
TOTAL	42 / 16		2 / 0	88 / 82 / 5			1 / 0			4 / 1	211
%	0.28		0.01	0.69						0.02	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)			0.01	0.95						0.04	
	1911-1920		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F.	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	O.F./O.A./É.U.A./FR.										
I. FORCES SOCIÉTALES	7 / 4 / 0 / 3		1 / 0	52 / 21 / 2 / 1			3 / 0	2 / 0	1 / 0	6 / 0	102
%	0.14		0.01	0.75			0.03	0.02		0.06	0.76
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce	2/0			3/1			1/0			2/0	
Coopératives											
PARTIS POLITIQUES											
Parti conservateur											
Parti libéral			1/0	3/0							
Parti national											
Ligue nationaliste											
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES				7/0			1/0			1/0	
ENTREPRISES PRIVÉES	0/3/0/3			18/19/2/1							
MUNICIPALITÉS	3/0			12/1				1/0		1/0	
GROUPES DE CITOYENS											
GROUPES SPONTANÉS	2/1			8/0			1/0		1/0	1/0	
AUTRES ASSOCIATIONS				1/0				1/0			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	10 / 0			20 / 0			2 / 0				32
%	0.31			0.63			0.06				0.24
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti conservateur	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Parti libéral	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Parti national	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Indépendant	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Conseil exécutif				1/0							
Ministère de la Colonisation	3/0			1/0							
Ministère des Travaux publics	6/0			6/0			1/0				
Ministères des Terres											
Secrétariat provincial	1/0										
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES											
A L'ADMINISTRATION											
Parti conservateur											

Parti libéral				11/0			1/0				
Parti national											
Députés fédéraux				1/0							
TOTAL	17 / 4 / 0 / 3		1 / 0	72 / 21 / 2 / 1			5 / 0	2 / 0	1 / 0	5 / 0	134
%	0.18			0.72			0.04	0.02		0.04	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)				0.87			0.05	0.02		0.05	
* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour la période 1911-1920, celles-ci ont été intégrées au sein de la période 1901-1910.											
	1920-1970		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	O.F / O.A										
I. FORCES SOCIÉTALES	17 / 5		1 / 1	16 / 8		0 / 1	2 / 0	1 / 0	3 / 0	3 / 1	59
%	0.37		0.03	0.41		0.02	0.03	0.02	0.05	0.07	0.47
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce	1/0			3/0						1/0	
PARTIS POLITIQUES											
Parti libéral				1/0							
Parti québécois			1/0				1/0				
Union nationale	2/0										
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	1/0			4/0							
ENTREPRISES PRIVÉES	6/5			4/7		0/1		1/0	1/0	0/1	
MUNICIPALITÉS	4/0			2/0			1/0		2/0	1/0	
GROUPES DE CITOYENS										1/0	
AUTRES ASSOCIATIONS	3/0		0/1	2/1							
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	42 / 2			5 / 0	1 / 0		4 / 0	3 / 0	4 / 1	4 / 0	66
%	0.67			0.07	0.01		0.06	0.05	0.08	0.06	0.53
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti libéral	4/2			1/0			1/0				
Union nationale	7/0						1/0		0/1		
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Autres ministères ou organismes	1/0										
Conseil exécutif	4/0			2/0							
Ministère de l'Industrie et Commerce	1/0										
Ministère de la Colonisation	7/0			1/0					3/0	1/0	
Ministère des Affaires intergouvernementales								1/0		1/0	
Ministère des Affaires municipales	1/0										
Ministère des Mines et Pêcheries	2/0										
Ministère des Terres	4/0										
Ministère des Transports	2/0				1/0		1/0	1/0		2/0	
Ministère des Travaux publics	6/0										
Office de planification et de développement	1/0			1/0							
Secrétariat provincial							1/0				
Solliciteur général									1/0		
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES											
A L'ADMINISTRATION											
Députés fédéraux	2/0							1/0			
TOTAL	59 / 7		1 / 1	21 / 8	1 / 0	0 / 1	5 / 0	4 / 0	7 / 1	7 / 1	125
%	0.53		0.02	0.23	0.01	0.01	0.05	0.03	0.06	0.06	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)			0.03	0.49	0.02	0.02	0.1	0.06	0.14	0.14	
	1971-1990		PROPRIÉTÉ	DISTRIBUTION				RÉGLEMENTATION			
			PARTICIPATION	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU FINANCE.	AIDE AU DÉVELOP.					
	NE S'APPLIQUE		DIRECTE OU	DU TRANSPORT F.	DU TRANSPORT F.	DE L'INDUSTRIE		RÉGLEMENTATION	RÉGLEMENTATION		
	PAS	AUCUN	INDIRECTE	CONVENTIONNEL	URBAIN	DES ÉQUIP. T.F	AIDE TECHNIQUE	ÉCONOMIQUE	DE LA SÉCURITÉ	DÉMARCHAGE	TOTAL
	O.F / O.A / Autres										
I. FORCES SOCIÉTALES	137 / 8 / 7		7 / 0	3 / 0 / 1	48 / 2	3 / 1	3 / 0	5 / 0 / 1	3 / 1	0 / 0 / 1	231
%	0.66		0.03	0.02	0.22	0.02	0.01	0.02	0.02	0.00	0.24
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES											
Chambres de commerce	11 / 1				1/0				1/0		
Ligues de consommateurs	1 / 0										
PARTIS POLITIQUES											
Parti libéral	1 / 0			0/0/1							
Parti québécois	3 / 0		6/0		3/1	3/0	1/0	2/0			
ASSOCIATIONS SYNDICALES	14 / 0				4/0			1/0	2/0		
ENTREPRISES PRIVÉES	12 / 4 / 1		1/0		3/0			1/0	0/1		
MUNICIPALITÉS	62 / 1 / 2			3/0	22/1		1/0	1/0			
MUNICIPALITÉS RÉG. DE COMTÉS	1 / 0				1/0						
GROUPES DE CITOYENS	28 / 1 / 3				13/0	0/1					

GROUPES SPONTANES	3/0										
AUTRES ASSOCIATIONS	11/1/1				1/0		1/0	0/0/1		0/0/1	
II. *FORCES GOUVERNEMENTALES*	298 / 13 / 10		12 / 2	29 / 1	123 / 7 / 6	32 / 0 / 2	97 / 4 / 1	12 / 0 / 2	34 / 0	26 / 0	712
%	0.45		0.02	0.04	0.19	0.05	0.14	0.02	0.05	0.04	0.76
MEMBRES DU PARLEMENT											
Parti créditiste	2/0										
Parti libéral	106/5/9		2/1	4/0	34/1/2	2/0/2	15/0	1/0/2	8/0	1/0	
Parti québécois	116/0		6/1	13/0	51/0	12/0	20/0	2/0	8/0	2/0	
Union nationale	7/0				1/0			1/0			
Indépendant	2/0				1/0						
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION											
Autres ministères ou organismes											
Conseil du Trésor	1/0						1/0				
Conseil exécutif	5/0				3/0		1/0		1/0	1/0	
Comité ministériel perman. à l'aménagement	1/0										
Ministre d'État à l'Aménagement	1/0			1/0							
Ministre d'État au Développement économique						1/0	3/0				
Office de planification et de développement	14/1			3/0	1/0	1/0	10/0	1/0		2/0	
Secrétariat aux Affaires interg. canadiennes					1/0	1/0		1/0			
Ministère des Affaires interg. (internationales)	5/0			1/0	1/0	1/0	2/0		1/0	2/0	
Ministère des Affaires culturelles				2/0	0/0/1		1/0				
Ministère des Affaires municipales	3/0				0/0/1		1/0				
Ministère de l'Agriculture	1/0			1/0			1/0				
Ministère de l'Énergie et des Ressources	1/0										
Ministère de l'Industrie et Commerce						2/0	3/0				
Ministère des Transports	5/0		2/0	2/0	13/0	8/0	17/0	4/0	7/0	9/0	
Bureau du ministre	3/0		1/0		5/0	1/0	3/0	1/0	1/0		
Bureau des sous-ministres	6/0				2/0		5/0		1/0	2/0	
Bureau d'aménagement du réseau express	8/7/1				1/3/1	1/0	0/1				
Commission des transports du Québec								1/0	1/0		
Conseil des transp. de la région de Montréal					1/0						
Comité de transport de la région de Montréal	1/0				0/3						
Direction de la recherche				1/0					1/0		
Direction des politiques et du développement							1/0				
Direction générale des systèmes de transp.					1/0						
Direction générale du transport des personn.	1/0				3/0/1		1/0				
Direction générale du transport terr. des marc.							1/0				
Serivce du transport ferroviaire	2/0			1/0	1/0	1/0	2/0		1/0	3/0	
Service d'études en planification des transp.	2/0						4/0		1/0	1/0	
Service de l'analyse des services de transp.						1/0	1/0				
Service de l'analyse des systèmes	1/0										
Service des politiques et du développement	2/0				1/0						
Service des projets spéciaux et de développ.			1/0		2/0		2/0/1				
Service maritime et fluvial	1/0						2/0			2/0	
Ministère du Tourisme										1/0	
Ministère du Travail	1/0								3/0		
Société de développement de la Baie-James	1/0						0/2				
LETTRES ADRESSÉES PAR LE											
GOUVERNEMENT DU CANADA				0/1			0/1				
TOTAL	436 / 21 / 17		19 / 2	32 / 1 / 1	171 / 9 / 6	35 / 1 / 2	100 / 4 / 1	17 / 0 / 3	37 / 1	26 / 0 / 1	943
%	0.50		0.02	0.04	0.20	0.04	0.11	0.02	0.04	0.03	
% (MOINS LES COLONNES 1 ET 2)			0.05	0.07	0.40	0.08	0.22	0.04	0.08	0.06	
Q.F: Québécois francophone											
Q.A: Québécois anglophone											
É.U.A: Étatsunien											
FR.: Français											

ANNEXE M

	1867-1880			
	FAVORABLE QF/QA	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
I. FORCES SOCIÉTALES	14 / 2	1 / 0		17
%	0.94	0.06		0.05
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce				
Coopératives				
PARTIS POLITIQUES				
Parti conservateur	3 / 0	1 / 0		
Parti libéral				
Parti national				
Ligue nationaliste				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES				
ENTREPRISES PRIVÉES	2 / 1			
MUNICIPALITÉS	4 / 1			
GROUPES DE CITOYENS				
GROUPES SPONTANÉS	5 / 0			
AUTRES ASSOCIATIONS				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	158 / 58	49 / 16	18 / 5	307
%				0.95
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti conservateur	109 / 47	29 / 11	11 / 3	
Parti libéral	48 / 11	18 / 5	7 / 2	
Parti national				
Indépendant	1 / 0	2 / 0		
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Conseil exécutif				
Ministère de la Colonisation	1 / 0			
Ministère des Travaux publics	2 / 0			
Ministères des Terres				
Secrétariat provincial				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION				
Parti conservateur				
Parti libéral				
Parti national				
Députés fédéraux				
TOTAL	175 / 60	50 / 16	18 / 5	324
%	0.72	0.20	0.07	
	1881-1890			
	FAVORABLE QF/QA/EUA	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
I. FORCES SOCIÉTALES	149 / 67 / 1	5 / 1	3 / 0 / 0	226
%	0.96	0.03	0.01	0.42
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce	1 / 4			
Coopératives	9 / 0			
PARTIS POLITIQUES				
Parti conservateur	5 / 0	1 / 0		
Parti libéral	2 / 0	3 / 0		
Parti national			1 / 0	
Ligue nationaliste				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	46 / 2		1 / 0	
ENTREPRISES PRIVÉES	20 / 45	0 / 1	1 / 0	
MUNICIPALITÉS	18 / 7			
GROUPES DE CITOYENS	1 / 0			
GROUPES SPONTANÉS	47 / 8 / 1			
AUTRES ASSOCIATIONS	0 / 1	1 / 0		
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	169 / 32	53 / 26	27 / 10	317
%	0.63	0.25	0.12	0.58
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti conservateur	91 / 20	31 / 12	16 / 4	
Parti libéral	58 / 9	21 / 14	10 / 5	
Parti national	2 / 0		1 / 0	
Indépendant				
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Conseil exécutif	7 / 1	1 / 0	0 / 1	
Ministère de la Colonisation	1 / 0			
Ministère des Travaux publics	2 / 1			
Ministères des Terres				
Secrétariat provincial				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION				
Parti conservateur	4 / 0			
Parti libéral	2 / 0			
Parti national	1 / 0			
Députés fédéraux	1 / 1			
TOTAL	318 / 99 / 1	58 / 27	30 / 10	543
%	0.77	0.16	0.07	
	1891-1900			
	FAVORABLE QF/QA	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
I. FORCES SOCIÉTALES	59 / 19	5 / 0		83
%	0.94	0.06		0.37
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce				
Coopératives				
PARTIS POLITIQUES				
Parti conservateur	2 / 0	3 / 0		
Parti libéral	1 / 0			
Parti national				
Ligue nationaliste				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	10 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	15 / 8	1 / 0		
MUNICIPALITÉS	18 / 7			
GROUPES DE CITOYENS	13 / 4	1 / 0		
GROUPES SPONTANÉS				
AUTRES ASSOCIATIONS				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	42 / 22	24 / 20	20 / 10	138
%	0.47	0.32	0.21	0.62
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti conservateur	18 / 17	6 / 6	10 / 5	

Parti libéral	16 / 4	16 / 13	0 / 5	
Parti national				
Indépendant				
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Conseil exécutif			1 / 0	
Ministère de la Colonisation	0 / 1			
Ministère des Travaux publics	3 / 1	2 / 1		
Ministères des Terres				
Secrétariat provincial				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES				
À L'ADMINISTRATION				
Parti conservateur	4 / 0			
Parti libéral				
Parti national				
Députés fédéraux	1 / 0			
TOTAL	101 / 42	29 / 20	20 / 10	222
%	0.64	0.22	0.14	
	1901-1910			
	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	QF / QA / EUA			
I. FORCES SOCIÉTALES	72 / 44 / 5	1 / 1	1 / 0	124
%	0.98	0.02		0.57
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce	5 / 0			
Coopératives	1 / 0			
PARTIS POLITIQUES				
Parti conservateur				
Parti libéral	1 / 0			
Parti national				
Ligue nationaliste			1 / 0	
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	2 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	27 / 37 / 5			
MUNICIPALITÉS	21 / 4	1 / 1		
GROUPES DE CITOYENS	3 / 0			
GROUPES SPONTANÉS	12 / 3			
AUTRES ASSOCIATIONS				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	52 / 21	12 / 1	6 / 2	94
%	0.78	0.14	0.08	0.43
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti conservateur	7 / 12	0 / 1	2 / 2	
Parti libéral	26 / 5	8 / 0	5 / 0	
Parti national				
Indépendant				
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Conseil exécutif	1 / 0			
Ministère de la Colonisation	2 / 0			
Ministère des Travaux publics	11 / 0	3 / 0		
Ministères des Terres	2 / 0			
Secrétariat provincial				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES				
À L'ADMINISTRATION				
Parti conservateur				
Parti libéral	8 / 2	1 / 0		
Parti national				
Députés fédéraux	2 / 2			
TOTAL	124 / 65 / 5	13 / 2	7 / 2	218
%	0.89	0.07	0.04	
	1911-1920			
	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	QF / QA / EUA / FR			
I. FORCES SOCIÉTALES	65 / 25 / 2 / 4	2 / 2		100
%	0.96	0.04		0.76
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce	7 / 1			
Coopératives				
PARTIS POLITIQUES				
Parti conservateur				
Parti libéral	3 / 0			
Parti national				
Ligue nationaliste				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	9 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	18 / 22 / 2 / 4			
MUNICIPALITÉS	16 / 1	1 / 0		
GROUPES DE CITOYENS				
GROUPES SPONTANÉS	11 / 0	1 / 2		
AUTRES ASSOCIATIONS	1 / 1			
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	22 / 0	6 / 0	4 / 0	32
%	0.69	0.19	0.13	0.24
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti conservateur	*	*	*	
Parti libéral	*	*	*	
Parti national	*	*	*	
Indépendant	*	*	*	
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Conseil exécutif	1 / 0			
Ministère de la Colonisation	3 / 0	1 / 0		
Ministère des Travaux publics	5 / 0	5 / 0	3 / 0	
Ministères des Terres				
Secrétariat provincial			1 / 0	
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES				
À L'ADMINISTRATION				
Parti conservateur				
Parti libéral	12 / 0			
Parti national				
Députés fédéraux	1 / 0			
TOTAL	87 / 25 / 2 / 4	8 / 2	4 / 0	132
%	0.89	0.08	0.03	
* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour 1911-1920, celles-ci ont été intégrées dans la période 1901-1910				
	1921-1970			
	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	QF / QA			
I. FORCES SOCIÉTALES	33 / 11	5 / 3	3 / 1	56
%	0.79	0.14	0.07	0.46

ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce	5 / 0			
PARTIS POLITIQUES				
Parti libéral	1 / 0			
Parti québécois	1 / 0			
Union nationale	2 / 0			
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	5 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	8 / 10	4 / 3	1 / 0	
MUNICIPALITÉS	7 / 0	1 / 0		
GROUPES DE CITOYENS	1 / 0			
AUTRES ASSOCIATIONS	3 / 1		2 / 1	
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	34 / 2	10 / 0	18 / 1	66
%	0.55	0.16	0.29	0.54
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti libéral	1 / 1		6 / 1	
Union nationale	2 / 1		6 / 0	
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Autres ministères ou organismes	1 / 0			
Conseil exécutif	5 / 0	1 / 0		
Ministère de l'Industrie et Commerce	1 / 0			
Ministère de la Colonisation	6 / 0	1 / 0	1 / 0	
Ministère des Affaires intergouvernementales	1 / 0			
Ministère des Affaires municipales	1 / 0			
Ministère des Mines et Pêcheries	2 / 0			
Ministère des Terres	3 / 0		1 / 0	
Ministère des Transports	2 / 0		3 / 0	
Ministère des Travaux publics	4 / 0	5 / 0	1 / 0	
Office de planification et de développement	2 / 0			
Secrétariat provincial	1 / 0			
Solliciteur général	2 / 0			
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES				
À L'ADMINISTRATION				
Députés fédéraux		3 / 0		
TOTAL	87 / 13	15 / 3	21 / 2	121
%	0.66	0.15	0.19	
	1971-1990			
	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	Q.F / Q.A / Autres			
I. FORCES SOCIÉTALES	138 / 10 / 7	45 / 2 / 1	22 / 0 / 1	224
%	0.68	0.21	0.10	0.26
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES				
Chambres de commerce	9 / 0	3 / 1	1 / 0	
Ligue de consommateurs			1 / 0	
PARTIS POLITIQUES				
Parti libéral	0 / 0 / 1	1 / 0		
Parti québécois	11 / 1		1 / 0	
ASSOCIATIONS SYNDICALES	12 / 0	7 / 0	2 / 0	
ENTREPRISES PRIVÉES	12 / 4 / 1	4 / 1	1 / 0	
MUNICIPALITÉS	49 / 2 / 1	19 / 0 / 1	10 / 0	
MUNICIPALITÉS RÉG. DE COMTÉS	1 / 0	1 / 0		
GROUPES DE CITOYENS	30 / 2 / 3	7 / 0	4 / 0	
GROUPES SPONTANÉS	1 / 0	2 / 0		
AUTRES ASSOCIATIONS	11 / 1 / 1	1 / 0	2 / 0 / 1	
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	360 / 15 / 7	71 / 5 / 6	154 / 8 / 6	642
%	0.60	0.13	0.26	0.74
MEMBRES DU PARLEMENT				
Parti créditiste			2 / 0	
Parti libéral	82 / 3 / 4	37 / 0 / 6	51 / 5 / 5	
Parti québécois	127 / 1	24 / 0	60 / 0	
Union nationale	3 / 0		6 / 0	
Indépendant	1 / 0	2 / 0		
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION				
Autres ministères ou organismes				
Conseil du Trésor	2 / 0			
Conseil exécutif	8 / 0	1 / 0	2 / 0	
Comité ministériel perman. à l'aménagement	1 / 0			
Ministre d'État à l'Aménagement	1 / 0	1 / 0		
Ministre d'État au Développement économique	3 / 0			
Office de planification et de développement	19 / 1	1 / 0	8 / 0	
Secrétariat aux Affaires interg. canadiennes	1 / 0		1 / 0	
Ministère des Affaires interg. (internationales)	9 / 0		2 / 0	
Ministère des Affaires culturelles	1 / 0 / 1			
Ministère des Affaires municipales	5 / 1		1 / 0	
Ministère de l'Agriculture	1 / 0		2 / 0	
Ministère de l'Énergie et des Ressources	1 / 0			
Ministère de l'Industrie et Commerce	4 / 0		1 / 0	
Ministère des Transports	29 / 0		2 / 0	
Bureau du ministre	13 / 0			
Bureau des sous-ministres	8 / 0	2 / 0	5 / 0	
Bureau d'aménagement du réseau express	7 / 4 / 1	1 / 5	2 / 1 / 1	
Commission des transports du Québec	1 / 0		1 / 0	
Conseil des transp. de la région de Montréal	1 / 0			
Comité de transport de la région de Montréal	1 / 3			
Direction de la recherche	1 / 0			
Direction des politiques et du développement	1 / 0			
Direction générale des systèmes de transp.	1 / 0			
Direction générale du transport des personn.	3 / 1		1 / 0	
Direction générale du transport terr. des marc.	1 / 0			
Service du transport ferroviaire	5 / 0		1 / 0	
Service d'études en planification des transp.	4 / 0		3 / 0	
Service de l'analyse des services de transp.	1 / 0			
Service de l'analyse des systèmes	1 / 0			
Service des politiques et du développement	2 / 1		1 / 0 / 2	
Service des projets spéciaux et de développ.	4 / 0 / 1			
Service maritime et fluvial	2 / 0		1 / 0	
Ministère du Tourisme		1 / 0		
Ministère du Travail	3 / 0	1 / 0		
Société de développement de la Baie-James	2 / 0		1 / 0	
LETTRES ADRESSÉES PAR LE				
GOUVERNEMENT DU CANADA	0 / 2			
TOTAL	498 / 25 / 24	116 / 7 / 7	178 / 8 / 6	888
%	0.63	0.15	0.22	
Q.F. Québécois francophone				
Q.A. Québécois anglophone				
E.U.A. Étatsunien				
FR. Français				

ANNEXE N

	1867-1880				
	NE S'APPLIQUE PAS Q.F / Q.A	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
I. FORCES SOCIÉTALES	**13 / 5**				**18**
%	**1.00**				**0.06**
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce					
Coopératives					
PARTIS POLITIQUES					
Parti conservateur	**4 / 0**				
Parti libéral					
Parti national					
Ligue nationaliste					
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES					
ENTREPRISES PRIVEES	**2 / 4**				
MUNICIPALITES	**2 / 1**				
GROUPES DE CITOYENS					
GROUPES SPONTANÉS	**5 / 0**				
AUTRES ASSOCIATIONS					
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	**199 / 75**	**10 / 0**	**15 / 3**	**4 / 1**	**307**
%	**0.89**	**0.03**	**0.06**	**0.02**	**0.94**
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti conservateur	127 / 57	6 / 0	13 / 3	3 / 1	
Parti libéral	67 / 18	4 / 0	1 / 0	1 / 0	
Parti national					
Indépendant	2 / 0		1 / 0		
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Conseil exécutif					
Ministère de la Colonisation	2 / 0				
Ministère des Travaux publics	1 / 0				
Ministères des Terres					
Secrétariat provincial					
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES A L'ADMINISTRATION					
Parti conservateur					
Parti libéral					
Parti national					
Députés fédéraux					
TOTAL	**212 / 80**	**10 / 0**	**15 / 3**	**4 / 1**	**325**
%	**0.9**	**0.03**	**0.06**	**0.01**	
	1881-1890				
	NE S'APPLIQUE PAS Q.F / Q.A / É.U.A	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
I. FORCES SOCIETALES	**145 / 67 / 1**	**11 / 1**	**3 / 8**		**228**
%	**0.93**	**0.05**	**0.01**		**0.42**
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce	1 / 4				
Coopératives	7 / 0	2 / 0			
PARTIS POLITIQUES					
Parti conservateur	4 / 0	1 / 0	2 / 0		
Parti libéral	5 / 0				
Parti national			1 / 0		
Ligue nationaliste					
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	42 / 2	5 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	21 / 45	1 / 1			
MUNICIPALITÉS	17 / 7	1 / 0			
GROUPES DE CITOYENS	1 / 0				
GROUPES SPONTANÉS	46 / 8 / 1	1 / 0			
AUTRES ASSOCIATIONS	1 / 1				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	**183 / 52**	**32 / 12**	**25 / 4**	**9 / 0**	**317**
%	**0.74**	**0.14**	**0.09**	**0.03**	**0.58**
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti conservateur	104 / 24	24 / 9	6 / 3	4 / 0	
Parti libéral	61 / 25	8 / 2	19 / 1	1 / 0	
Parti national				3 / 0	
Indépendant					
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Conseil exécutif	7 / 1	0 / 1		1 / 0	
Ministère de la Colonisation	1 / 0				
Ministère des Travaux publics	2 / 1				

Ministères des Terres					
Secrétariat provincial					
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES					
A L'ADMINISTRATION					
Parti conservateur	4 / 0				
Parti libéral	2 / 0				
Parti national	1 / 0				
Députés fédéraux	1 / 1				
TOTAL	328 / 119 / 1	43 / 13	28 / 4	9 / 0	545
%	0.82	0.10	0.06	0.02	
	1891-1900				
	NE S'APPLIQUE	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	PAS				
	Q.F / Q.A				
I. FORCES SOCIÉTALES	58 / 18	6 / 1			83
%	0.92	0.08			0.38
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce					
Coopératives					
PARTIS POLITIQUES					
Parti conservateur	3 / 0	2 / 0			
Parti libéral	1 / 0				
Parti national					
Ligue nationaliste					
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	10 / 0				
ENTREPRISES PRIVÉES	15 / 8	1 / 0			
MUNICIPALITES	15 / 7	2 / 0			
GROUPES DE CITOYENS	14 / 3	1 / 1			
GROUPES SPONTANÉS					
AUTRES ASSOCIATIONS					
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	75 / 45	7 / 4	3 / 3	1 / 0	138
%	0.87	0.08	0.04	0.01	0.62
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti conservateur	29 / 22	1 / 4	3 / 2	1 / 0	
Parti libéral	36 / 20	5 / 0	0 / 1		
Parti national					
Indépendant					
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Conseil exécutif	1 / 0				
Ministère de la Colonisation	0 / 1				
Ministère des Travaux publics	4 / 2	1 / 0			
Ministères des Terres					
Secrétariat provincial					
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES					
A L'ADMINISTRATION					
Parti conservateur	4 / 0				
Parti libéral					
Parti national					
Députés fédéraux	1 / 0				
TOTAL	133 / 63	13 / 5	3 / 3	1 / 0	221
%	0.89	0.08	0.03		
	1901-1910				
	NE S'APPLIQUE	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	PAS				
	Q.F / Q.A / É.U.A				
I. FORCES SOCIÉTALES	67 / 42 / 5	7 / 4			125
%	0.91	0.09			0.57
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce	4 / 0	1 / 0			
Coopératives	1 / 0				
PARTIS POLITIQUES					
Parti conservateur					
Parti libéral	1 / 0				
Parti national					
Ligue nationaliste	1 / 0				
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	2 / 0				
ENTREPRISES PRIVÉES	23 / 35 / 5	4 / 3			
MUNICIPALITÉS	21 / 5	1 / 0			
GROUPES DE CITOYENS	3 / 0				
GROUPES SPONTANÉS	11 / 2	1 / 1			
AUTRES ASSOCIATIONS					

II. FORCES GOUVERNEMENTALES	59 / 18	10 / 2	3 / 0	2 / 0	94
%	0.82	0.13	0.03	0.02	0.43
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti conservateur	8 / 11	3 / 0	1 / 0	1 / 0	
Parti libéral	30 / 4	6 / 1	2 / 0	1 / 0	
Parti national					
Indépendant					
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Conseil exécutif	1 / 0				
Ministère de la Colonisation	2 / 0				
Ministère des Travaux publics	6 / 0				
Ministères des Terres	2 / 0				
Secrétariat provincial					
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION					
Parti conservateur					
Parti libéral	8 / 2	1 / 0			
Parti national					
Députés fédéraux	2 / 1	0 / 1			
TOTAL	126 / 60 / 5	17 / 6	3 / 0	2 / 0	219
%	0.87	0.11	0.01	0.01	
	1911-1920				
	NE S'APPLIQUE PAS	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	Q.F / Q.A / É.U.A / FR.				
I. FORCES SOCIÉTALES	64 / 25 / 2 / 4	4 / 0		0 / 1	100
%	0.95	0.04		0.01	
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce	6 / 1	1 / 0			
Coopératives					
PARTIS POLITIQUES					
Parti conservateur	3 / 0				
Parti libéral					
Parti national					
Ligue nationaliste					
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	9 / 0				
ENTREPRISES PRIVÉES	18 / 21 / 2 / 4	1 / 0			
MUNICIPALITÉS	16 / 1	1 / 0			
GROUPES DE CITOYENS					
GROUPES SPONTANÉS	12 / 2				
AUTRES ASSOCIATIONS		1 / 0		0 / 1	
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	32 / 0				32
%	1.00				
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti conservateur	*	*	*	*	
Parti libéral	*	*	*	*	
Parti national	*	*	*	*	
Indépendant	*	*	*	*	
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Conseil exécutif	1 / 0				
Ministère de la Colonisation	4 / 0				
Ministère des Travaux publics	13 / 0				
Ministères des Terres					
Secrétariat provincial	1 / 0				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION					
Parti conservateur					
Parti libéral	12 / 0				
Parti national					
Députés fédéraux	1 / 0				
TOTAL	96 / 25 / 2 / 4	4 / 0		0 / 1	132
%	0.96	0.03		0.01	

* Les données sur les Débats étant insuffisantes pour la période 1911-1920, celles-ci ont été intégrées au sein de la période 1901-1910.

	1921-1970				
	NE S'APPLIQUE PAS	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	Q.F / Q.A				
I. FORCES SOCIÉTALES	**35 / 14**	**3 / 1**	**3 / 0**		**56**
%	**0.88**	**0.07**	**0.05**		**0.46**
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce	5 / 0				
PARTIS POLITIQUES					
Parti libéral	1 / 0				
Parti québécois			1 / 0		
Union nationale	1 / 0		1 / 0		
GROUPES RELIGIEUX CATHOLIQUES	4 / 0	1 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	11 / 12	1 / 1	1 / 1		
MUNICIPALITÉS	7 / 0	1 / 0			
GROUPES DE CITOYENS	1 / 0				
AUTRES ASSOCIATIONS	5 / 2				
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	**43 / 2**	**5 / 1**	**8 / 0**	**6 / 0**	**65**
%	**0.69**	**0.09**	**0.12**	**0.09**	**0.54**
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti libéral	3 / 1	0 / 1	3 / 0	1 / 0	
Union nationale	4 / 1		4 / 0		
MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Autres ministères ou organismes			1 / 0		
Conseil exécutif	6 / 0				
Ministère de l'Industrie et Commerce	1 / 0				
Ministère de la Colonisation	6 / 0	2 / 0			
Ministère des Affaires intergouvernementales				1 / 0	
Ministère des Affaires municipales	1 / 0				
Ministère des Mines et Pêcheries	2 / 0				
Ministère des Terres	4 / 0				
Ministère des Transports		2 / 0		3 / 0	
Ministère des Travaux publics	10 / 0				
Office de planification et de développement	1 / 0	1 / 0			
Secrétariat provincial	1 / 0				
Solliciteur général	2 / 0				
LETTRES DE DÉPUTÉS ADRESSÉES A L'ADMINISTRATION					
Députés fédéraux	2 / 0			1 / 0	
TOTAL	**78 / 16**	**8 / 2**	**11 / 0**	**6 / 0**	**121**
%	**0.78**	**0.08**	**0.09**	**0.05**	
	1971-1990				
	NE S'APPLIQUE PAS	FAVORABLE	DÉFAVORABLE	NEUTRE	TOTAL
	Q.F / Q.A / Autres				
I. FORCES SOCIÉTALES	**174 / 11 / 7**	**10 / 0**	**14 / 0**	**5 / 1 / 2**	**224**
%	**0.86**	**0.04**	**0.06**	**0.04**	**0.25**
ASSOCIATIONS ÉCONOMIQUES					
Chambres de commerce	13 / 1				
Ligues de consommateurs	1 / 0				
PARTIS POLITIQUES					
Parti libéral	0 / 0 / 1	1 / 0			
Parti québécois	5 / 1	1 / 0	6 / 0		
ASSOCIATIONS SYNDICALES	18 / 0	3 / 0			
ENTREPRISES PRIVÉES	14 / 4 / 1	1 / 0	2 / 0	0 / 1 / 0	
MUNICIPALITÉS	71 / 2 / 2	3 / 0	3 / 0	1 / 0	
MUNICIPALITÉS REG. DE COMTÉS	2 / 0				
GROUPES DE CITOYENS	35 / 2 / 3	1 / 0	3 / 0	2 / 0	
GROUPES SPONTANÉS	3 / 0				
AUTRES ASSOCIATIONS	12 / 1			2 / 0 / 2	
II. FORCES GOUVERNEMENTALES	**400 / 16 / 13**	**54 / 6 / 4**	**72 / 1**	**84 / 3 / 5**	**658**
%	**0.65**	**0.10**	**0.11**	**0.14**	**0.75**
MEMBRES DU PARLEMENT					
Parti créditiste				2 / 0	
Parti libéral	124 / 5 / 10	23 / 1 / 4	12 / 1	34 / 1 / 1	
Parti québécois	138 / 1	13 / 0	45 / 0	15 / 0	
Union nationale	7 / 0		2 / 0		
Indépendant	3 / 0				

MEMBRES DE L'ADMINISTRATION					
Autres ministères ou organismes					
Conseil du Trésor	2 / 0				
Conseil exécutif	5 / 0	1 / 0	3 / 0	2 / 0	
Comité ministériel perman. à l'aménagement		1 / 0			
Ministre d'État à l'Aménagement	1 / 0	1 / 0			
Ministre d'État au Développement économique	1 / 0		2 / 0		
Office de planification et de développement	22 / 0	3 / 0	2 / 0	2 / 0	
Secrétariat aux Affaires Interg. canadiennes		1 / 0		1 / 0	
Ministère des Affaires Interg. (internationales)		2 / 0	2 / 0	7 / 0	
Ministère des Affaires culturelles	2 / 0				
Ministère des Affaires municipales	2 / 0			5 / 0	
Ministère de l'Agriculture	1 / 0		1 / 0	1 / 0	
Ministère de l'Énergie et des Ressources	1 / 0				
Ministère de l'Industrie et Commerce	5 / 0				
Ministère des Transports	24 / 0	1 / 0	1 / 0	5 / 0	
Bureau du ministre	10 / 0	1 / 0		2 / 0	
Bureau des sous-ministres	13 / 0	1 / 0		1 / 0	
Bureau d'aménagement du réseau express	7 / 8 / 1	2 / 2		1 / 0 / 1	
Commission des transports du Québec	2 / 0				
Conseil des transp. de la région de Montréal			1 / 0		
Comité de transport de la région de Montréal		0 / 3		0 / 1	
Direction de la recherche		1 / 0			
Direction des politiques et du développement	1 / 0				
Direction générale des systèmes de transp.	1 / 0				
Direction générale du transport des personn.	4 / 1				
Direction générale du transport terr. des marc.	1 / 0				
Serivce du transport ferroviaire	1 / 0	2 / 0		3 / 0	
Service d'études en planification des transp.	4 / 0			3 / 0	
Service de l'analyse des services de transp.	1 / 0				
Service de l'analyse des systèmes	1 / 0				
Service des politiques et du développement	2 / 0	1 / 0		0 / 0 / 3	
Service des projets spéciaux et de développ.	4 / 0 / 1				
Service maritime et fluvial	2 / 0		1 / 0		
Ministère du Tourisme	1 / 0				
Ministère du Travail	4 / 0				
Société de développement de la Baie-James	3 / 0				
LETTRES ADRESSÉES PAR LE					
GOUVERNEMENT DU CANADA	0 / 1			0 / 1	
TOTAL	574 / 27 / 20	64 / 6 / 4	86 / 1	89 / 4 / 7	882
%	0.7	0.08	0.10	0.11	
Q.F: Québécois francophone					
Q.A: Québécois anglophone					
É.U.A: Étatsunien					
FR.: Français					

ANNEXE O

Annexe O: POPULATION DES RÉGIONS TRAVERSÉES PAR LE QLSJ

COMTÉS	1871	1881	1891	1901	1911	1921
PORTNEUF	22,569	25,175	25,813	24,176	30,260	32,960
(urbain)	-	-	-	1,136	1,634	11,219
(rural)	-	-	-	23,040	28,626	21,741
La-Tuque	-	-	-	-	2,934	5,603
Lac-Sergent	-	-	-	-	-	60
Rivière-à-Pierre	-	-	603	729	848	842
Saint-Léonard	-	-	-	765	896	821
Saint-Raymond	3,243	1,980	3,320	3,556	4,179	3,967
Sainte-Catherine	1,263	12,020	1,103	1,137	1,158	1,072
COMTÉ DE QUÉBEC	19,607	20,278	19,503	24,381	28,046	31,130
(urbain)	-	-	-	1,707	3,562	-
(rural)	-	-	-	22,674	24,484	-
Charlesbourg	2,403	2,333	2,328	2,512	2,157	2,576
Jeune-Lorette	3,395	3,513	2,934	4,270	3,608	3,973
QUEBEC EST URBAIN	28,305	31,900	36,200	28,645	30,922	38,330
SAGUENAY-LAC ST-JEAN	17,493	24,952	28,726	37,028	50,486	73,117
(urbain)	1,399	1,946	3,074	5,036	13,025	25,591
(rural)	16,094	23,006	25,652	31,992	37,461	47,526
CHICOUTIMI	11,812	-	-	16,872	23,375	37,578
(urbain)	-	-	-	6,411	11,220	23,298
(rural)	-	-	-	10,461	12,155	14,280
Bagotville	2,902	-	3,165	2,787	-	-
Chicoutimi	4,100	-	4,348	5,795	8,201	11,597
Jonquière	1,290	-	1,912	2,272	4,152	9,560
Saint-Fulgence	-	-	777	981	941	1,199
LAC-SAINT-JEAN	5,681	-	-	20,156	27,111	35,539
(urbain)	-	-	-	2,217	4,880	8,760
(rural)	-	-	-	17,939	22,231	26,779
Chambord	-	-	1,155	1,640	1,608	1,424
Hébertville	3,177	-	2,960	3,585	4,385	5,023
Lac-Bouchette	-	-	-	536	775	1,256
Roberval	2,467	-	1,823	2,593	3,238	3,636
Saint-François-de-Sales	-	-	-	646	767	816
Saint-Gédéon	-	-	960	1,155	1,309	1,281
Saint-Jérôme	-	-	1,835	2,077	2,186	2,076
Val-Jalbert	-	-	-	-	-	840
Le Québec	1,191,516	1,359,027	1,488,535	1,648,898	2,005,776	2,361,199
(urbain)	237,112	323,448	425,721	595,252	892,570	1,322,569
(rural)	954,404	1,035,579	1,062,814	992,637	1,034,980	1,038,630
Source: Recensements du Canada. Population 1871-1921.						

REGROUPEMENTS TERRITORIAUX DES DISTRICTS ET SOUS-DISTRICTS

Localités	Fusionnées sous	Circonscriptions

COMTÉ DE QUÉBEC

Localités	Circonscriptions
Charlesbourg Saint-Charles-de-Charlesbourg Saint-Charles-de-Charlesbourg Est	**CHARLESBOURG**
Loretteville Saint-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette	**LORETTEVILLE**

PORTNEUF

Localités	Circonscriptions
Saint-Raymond Saint-Raymond (village)	**SAINT-RAYMOND**

QUÉBEC EST

Localités	Circonscriptions
Quartier Jacques-Cartier Quartier Limoilou Quartier Saint-Jean Quartier Saint-Roch	**QUÉBEC EST**

CHICOUTIMI

Localités	Circonscriptions
Bagotville (paroisse) Bagotville (ville) Grande-Baie Port-Alfred	**BAGOTVILLE**
Saint-Louis-de-Métabetchouan	**CHAMBORD**
Chicoutimi (paroisse) Chicoutimi (ville) Rivière-du-Moulin	**CHICOUTIMI**

Hébertville (paroisse) Hébertville (village) Hébertville Station Saint-Bruno Saint-Bruno (village) Sainte-Croix (en partie)	**HÉBERTVILLE**
Jonquière (Saint-Dominique) Jonquière (ville) Kénogami (Saint-Cyriac) Kénogami (ville) Saint-Charles-Borromée	**JONQUIERE**
Saint-Thomas-d'Aquin	**LAC BOUCHETTE**
Roberval (paroisse) Roberval (ville) Sainte-Hedwidge	**ROBERVAL**
Saint-Gédéon (paroisse) Saint-Gédéon (village)	**SAINT-GÉDEON**
Saint-Jérôme (paroisse) Saint-Jérôme (village) Sainte-Croix	**SAINT-JÉROME**

ANNEXE P

COMTES	TERRE	1871	ACRES		1881			1891			1901			1911			1921	
(Municipalités)	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE	OCCUPÉE	AMÉLIORÉE	CULTURE
PORTNEUF	287,332	125,604	78,036	319,654	146,939	91,412	447,543	203,738	134,017	340,794	165,468	92,882	348,533	178,222	102,617	398,473	205,572	124,386
La-Tuque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lac-Sergent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rivière-à-Pierre	-	-	-	-	-	-	7,092	1,204	735	-	-	-	5,824	1,357	668	4,356	1,179	645
Saint-Léonard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,913	5,822	3,348	16,087	6,665	4,698
Saint-Raymond	45,089	16,468	11,877	31,103	11,242	7,052	62,743	25,053	18,776	-	-	-	48,023	23,524	12,732	58,391	25,088	14,581
Sainte-Catherine	25,240	7,976	5,029	25,087	10,325	5,943	31,192	13,406	9,449	-	-	-	25,174	9,300	4,841	26,055	11,154	7,414
COMTÉ DE QUÉBEC	129,244	63,303	39,758	134,389	64,682	42,352	198,387	88,634	62,756	121,787	69,234	46,719	-	-	-	-	-	-
Charlesbourg	11,917	8,396	5,502	22,760	9,613	7,149	26,932	12,485	8,593	-	-	-	10,267	7,833	6,309	16,563	8,592	6,858
Jeune-Lorette	28,039	13,218	7,441	29,000	12,234	7,032	35,843	16,148	10,441	-	-	-	11,847	6,867	5,093	16,683	8,754	6,633
QUÉBEC EST	5,774	5,460	4,020	7,285	5,168	3,966	10,642	8,459	6,893	5,201	4,329	3,375	-	-	-	-	-	-
										-								
CHICOUTIMI	235,390	87,345	56,267	357,688	122,928	70,890	506,603	203,264	86,446	603,939	224,071	119,151	258,406	121,121	70,800	289,170	144,511	88,628
Bagotville	40,044	16,729	8,858	3,356	1,439	715	24,176	13,297	5,496	-	-	-	44,763	21,687	13,243	18,121	11,253	7,512
Chicoutimi	29,142	18,155	8,976	4,528	2,169	1,182	41,038	25,408	15,946	-	-	-	35,475	23,798	14,549	37,020	25,267	15,792
Jonquière	15,528	5,114	3,222	26,602	10,597	6,813	32,549	16,185	10,310	-	-	-	38,668	21,319	14,062	42,843	22,638	13,513
Saint-Fulgence	-	-	-	14,864	3,569	2,196	17,773	5,007	2,288	-	-	-	20,483	7,288	5,060	20,073	9,242	4,300
LAC-SAINT-JEAN	-	-	-				-	-	-	*COMPREND*	*A TITRE*	*AU RECENS.*	473,444	199,112	128,428	511,848	248,352	153,309
Chambord	-	-	-	16,339	5,193	3,371	19,408	10,883	7,472	*LE*	*DE*	*DE 1921*	15,479	7,895	5,303	15,653	8,032	4,991
Hébertville	57,054	13,626	9,951	38,248	14,369	9,166	55,071	23,345	13,388	*COMTÉ*	*REFERENCE*	*COMPTAIT*	72,487	35,740	24,462	50,481	32,811	20,769
Lac-Bouchette	-	-	-	-	-	-	23,742	4,607	3,676	*DU*	*LA PART DE*	*POUR*	13,117	4,312	1,963	13,914	5,116	2,417
Roberval	46,327	9,652	7,498	-	-	-	27,584	10,182	6,156	*SAGUENAY*	*CE COMTÉ*	*ACRES*	35,906	15,302	10,634	35,069	15,169	10,619
Saint-François-de-Sales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	***61,300***	***20,182***	***10,814***	11,257	4,504	2,781	15,028	5,198	3,205
Saint-Gédéon	-	-	-	10,216	3,122	1,653	17,201	7,160	3,877	-	-	-	15,852	9,597	6,536	15,809	10,769	6,956
Saint-Jérôme	-	-	-	22,849	7,893	4,429	22,994	13,717	9,054	-	-	-	26,050	17,533	10,904	30,142	23,325	14,368
Val-Jalbert	Réparties entre Roberval et Chambord			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Québec	11,025,786	5,703,944	3,714,304	12,625,877	6,410,264	4,147,984	15,961,763	8,670,946	5,542,780	14,444,175	7,439,941	4,704,396	15,613,267	8,162,087	5,480,673	17,257,012	9,064,650	5,964,154

Source: Recensements du Canada. Agriculture 1871-1921

Pour 1881 et 1891 le comté de Chicoutimi = Chicoutimi et Lac-Saint-Jean

ANNEXE Q

COMTES	SUPER.CUL	ACRES			1871					1881					1891	
(Municipalités)	TOTAL REC	Avoine	Blé	Foin	Patates	TOTAL REC	Avoine	Blé	Foin	Patate	TOTAL REC	Avoine	Blé	Foin	Patate	TOTAL REC
PORTNEUF	25,826	-	2,969	19,651	3,206	30,786	-	2,820	25,245	2,721	68,154	27,549	1,199	35,204	3,071	92,715
La-Tuque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lac-Sergent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rivière-à-Pierre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	283	68	-	154	33	-
Saint-Léonard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Raymond	3,971	-	412	2,907	652	3,059	-	143	2,542	374	6,141	1,505	31	3,596	838	-
Sainte-Catherine	2,515	-	110	1,888	517	1,991	-	30	1,569	392	4,479	1,807	8	2,375	242	-
COMTE DE QUEBEC	20,514	-	594	17,176	2,744	22,877	-	792	19,224	2,861	41,356	12,230	172	25,730	2,289	46,543
Charlesbourg	3,515	-	130	3,383	222	4,276	-	165	3,726	385	6,217	1,818	22	3,829	364	-
Jeune-Lorette	3,256	-	113	2,760	383	3,697	-	40	3,285	372	6,972	2,165	9	4,389	299	-
QUEBEC EST	2,700	-	44	2,335	121	3,074	-	122	2,684	268	4,211	559	27	3,216	189	3,368
CHICOUTIMI	19,426	-	11,084	6,402	1,940	30,044	-	14,428	13,846	1,770	63,618	20,962	8,767	29,692	2,058	118,879
Bagotville	3,963	-	2,062	1,557	344	473	MESURE	83	368	22	4,021	1,856	577	1,361	117	-
Chicoutimi	4,067	-	2,526	1,247	294	507	EN	176	294	37	9,512	3,722	848	4,435	272	-
Jonquière	1,386	-	975	253	158	2,683	BOISSEAUX	1,308	1,231	144	5,594	2,064	651	2,531	152	-
Saint-Fulgence	-	-	-	-	-	1,216	SEULEMENT	330	822	64	1,653	410	150	1,011	54	-
LAC-SAINT-JEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chambord	-	-	-	-	-	1,012	-	668	283	61	2,046	576	373	1,001	79	-
Hébertville	2,879	-	1,825	664	390	3,772	-	1,951	1,658	163	6,162	2,081	825	2,876	169	-
Lac-Bouchette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,426	330	186	739	74	-
Roberval	2,192	-	1,484	452	256	-	-	-	-	-	3,151	886	497	1,578	119	-
Saint-François-de-Sales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Gédéon	-	-	-	-	-	550	-	376	133	41	2,451	662	430	1,187	82	-
Saint-Jérôme	-	-	-	-	-	1,533	-	1,066	360	107	3,864	1,224	1,033	1,410	145	-
Val-Jalbert	Réparties entre Roberval et Chambord			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Québec	1,582,864	-	242,726	1,211,953	128,185	1,844,041	-	224,678	1,495,494	123,869	3,579,632	1,122,026	161,901	2,076,184	117,448	4,694,356
COMTES				1901					1911					1921		
(Municipalités)	Avoine	Blé	Foin	Patate	TOTAL REC	Avoine	Blé	Foin	Patate	TOTAL REC	Avoine	Blé	Foin	Patate		
PORTNEUF	32,276	785	52,666	2,548	102,617	1,043	197	62,135	1,985	124,386	36,150	358	81,336	2,572		
La-Tuque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Lac-Sargent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Rivière-à-Pierre	-	-	-	-	668	184	0	445	21	645	243	0	352	21		
Saint-Léonard	-	-	-	-	3,348	875	0	2,126	71	4,698	1,141	0	3,343	96		
Saint-Raymond	-	-	-	-	12,732	3,891	0	7,223	212	14,581	3,970	1	9,907	258		
Sainte-Catherine	-	-	-	-	4,841	1,580	0	2,965	130	7,414	2,076	0	5,121	152		
COMTE DE QUEBEC	12,647	207	30,074	2,465	47,201	11,534	132	30,594	2,239	48,891	10,177	166	34,161	2,823		
Charlesbourg	-	-	-	-	6,309	1,260	8	4,237	431	6,858	1,360	23	4,783	502		
Jeune-Lorette	-	-	-	-	5,093	983	2	3,503	228	6,633	1,279	3	4,933	262		
QUEBEC EST	613	6	2,502	213	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
CHICOUTIMI	37,220	12,282	46,632	3,321	70,800	23,680	1,112	37,031	1,383	88,628	33,832	2,216	46,687	1,696		
Bagotville	-	-	-	-	8,111	4,138	218	7,376	205	7,512	2,584	137	4,551	127		
Chicoutimi	-	-	-	-	13,243	5,066	221	8,011	221	15,792	5,917	365	8,727	279		
Jonquière	-	-	-	-	14,062	4,357	150	7,628	203	13,513	4,867	259	7,442	353		
Saint-Fulgence	-	-	-	-	5,060	982	73	3,600	65	4,300	1,228	90	2,707	66		
LAC-SAINT-JEAN	-	-	-	-	128,428	33,944	5,029	55,575	2,576	153,309	51,089	6,508	71,874	3,628		
Chambord	-	-	-	-	5,303	699	369	2,254	174	4,991	918	446	1,384	250		
Hébertville	-	-	-	-	24,462	8,123	1,010	11,793	349	26,878	10,864	1,280	12,911	487		
Lac-Bouchette	-	-	-	-	1,963	642	2	1,301	72	2,417	809	31	1,218	85		
Roberval	-	-	-	-	10,634	1,701	474	4,258	288	10,619	2,562	487	5,024	395		
Saint-François-de-Sales	-	-	-	-	2,781	311	41	1,490	68	3,205	678	46	1,567	123		
Saint-Gédéon	-	-	-	-	6,536	1,623	345	3,238	156	6,956	2,064	320	3,634	216		
Saint-Jérôme	-	-	-	-	10,904	3,083	967	4,402	225	8,259	3,031	584	3,734	227		
Val-Jalbert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Le Québec	1,350,031	139,826	2,548,450	127,205	5,480,673	1,392,139	62,882	3,229,448	123,054	5,964,154	1,629,621	101,564	3,646,415	146,311		
Source: Recensement du Canada. Agriculture 1871-1921.																
Pour le comté de Chicoutimi = Saguenay et Lac-Saint-Jean.																

ANNEXE R

COMTES	1871			1881			1891			1901			1911			1921		
(Municipalités)	Nb. fermes	Dim. moy	Dim.moycul	Nb. fermes	Dim. moy	Dim.moycul	Nb. fermes	Dim. moy	Dim.moycul	Nb. fermes	Dim.moy	Dim.moy cul	Nb. fermes	Dim. moy	Dim. moy cu	Nd fermes	Dim. moy	Dim. moy c
PORTNEUF	2,798	103	28	3,146	102	29	3,775	119	36	3,500	97	27	4,037	86	25	2,903	137	43
La-Tuque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lac-Sergent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rivière-à-Pierre	-	-	-	-	-	-	53	134	14	-	-	-	70	83	10	26	168	25
Saint-Léonard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	122	26	112	144	42
Saint-Raymond	479	94	25	292	107	24	539	116	35	-	-	-	553	87	23	344	170	43
Sainte-Catherine	194	130	26	186	135	32	163	191	58	-	-	-	155	162	31	132	197	56
COMTE DE QUEBEC	1,809	71	22	2,025	66	21	2,378	83	26	2,089	58	22	1,985	76	24	1,725	88	28
Charlesbourg	312	38	18	398	57	18	356	76	24	-	-	-	264	39	24	262	63	26
Jeune-Lorette	434	65	17	455	64	15	451	79	23	-	-	-	263	45	19	249	67	27
QUÉBEC EST	93	62	43	126	58	31	156	68	44	74	70	46	-	-	-	-	-	-
CHICOUTIMI	2,165	109	26	2,855	125	25	3,793	134	23	-	-	-	1,334	194	53	1,434	202	62
Bagotville	286	140	31	43	78	17	179	135	31	-	-	-	177	253	75	86	211	87
Chicoutimi	358	81	25	62	73	19	491	84	32	-	-	-	208	171	70	198	187	80
Jonquière	192	81	17	239	111	29	248	131	42	-	-	-	237	163	59	211	203	64
Saint-Fulgence	-	-	-	88	169	25	110	162	21	-	-	-	117	175	43	87	231	49
Chicoutimi-Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,588	132	26	-	-	-	-	-	-
LAC-SAINT-JEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,450	137	37	3,221	159	48
Chambord	-	-	-	191	86	18	151	129	49	-	-	-	161	90	33	108	145	46
Hébertville	516	111	19	368	104	25	462	119	29	-	-	-	466	156	52	317	159	66
Lac-Bouchette	-	-	-	-	-	-	171	139	21	-	-	-	115	114	17	77	181	31
Roberval	371	125	20	-	-	-	280	99	22	-	-	-	274	131	39	227	154	47
Saint-François-de-Sales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	141	80	18	101	149	32
Saint-Gédéon	-	-	-	103	99	16	182	95	21	-	-	-	141	112	46	113	140	62
Saint-Jérôme	-	-	-	255	90	17	207	111	44	-	-	-	170	153	64	201	150	71
Val-Jalbert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Québec	118,086	93	31	137,863	92	30	174,996	91	32	150,599	96	31	159,691	98	34	137,619	125	43

Source: Recensements du Canada. Agriculture 1871-1921.

ANNEXE S

COMTES	1871							1881							1891					
(Municipalités)	Beur+From	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier	Total	Beur+From	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier	Total	Beur+Fro	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier
PORTNEUF	-	30	-	16	-	3	-	1	27	1	-	2	2	-	11	28	-	1	4	5
La-Tuque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lac-Sergent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rivière-à-Pierre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Léonard	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Raymond	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sainte-Catherine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COMTE DE QUEBEC	-	15	-	7	-	1	-	0	12	28	-	1	1	-	-	13	-	24	-	1
Charlesbourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jeune-Lorette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
QUEBEC EST	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHICOUTIMI	-	17	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bagotville	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chicoutimi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jonquière	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Fulgence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chicoutimi-Saguenay	-	-	-	-	-	-	-	0	5	4	1	-	-	-	27	24	12	12	0	0
LAC-SAINT-JEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chambord	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hébertville	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lac-Bouchette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roberval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-François-de-Sales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Gédéon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Jérôme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Val-Jalbert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Québec	25	810	-	364	-	7	11,322	22	790	378	35	5	14	-	617	871	203	212	17	16
	Beurrerie-0							BEUR-0							Beurrerie-0					

Source: Recensement du Canada. Manufactures 1871-1121.

Beurre et Fromage | Produits des moulins à farine | Produits des billots | Produits du bois de construction | Pulpe de bois procédés chimiques et mécaniques | Diverses autres industries

	1901							1911							1921						
Total	Beur+Fro	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier	Total	Beur+From	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier	Total	Beur+Fro	Moulins	Billots	Bois	Pulpe	Papier	Total
667	12+24+9-45	8	19	2	2	4	93	54	5	42	1	1	7	131	29+8+8-45	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
																-	-	-	-	-	-
375	4+1+0-5	0	3	1	0	67		2	1	9	2	0	0	42	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	0	0	0	6	0	0	182	0	1	3	7	0	0	156	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-	-	1+49+3-53	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	2+61+18-81	1	39	1	2	0	128	120	15	63	12	5	0	226	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0+86+14-100	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23037	1,992	35	622	106	14	12	4,845	2,142	318	1,196	272	15	20	6,584	1,768	-	-	-	-	-	-
	(445+1207+														(679+759+						
	340)														330)						

ANNEXE T

Annexe 7: MOUVEMENTS DES MARCHANDISES SUR LE QLSJ

		1865	1881	1885	1901	1905	1911	1914	1921
PRODUITS AGRICOLES		300	3,203	3,767	6,300	12,488	14,750	21,100	
Grain									
Tonnage issu du QLSJ		-	-	-	-	-	1,018	857	-
Tonnage reçu de voies corresp.		-	-	-	-	-	2,036	4,587	-
Total du tonnage		240	404	313	2,538	6,985	3,053	5,444	-
Farine									
	1	-	-	-	-	-	2,090	519	-
	2	-	-	-	-	-	4,178	7,397	-
	3	60	2,799	3,454	3,640	5,492	6,268	7,916	-
Autres produits de la minoterie									
	1	-	-	-	-	-	312	130	-
	2	-	-	-	-	-	938	1,756	-
	3	-	-	-	-	-	1,250	1,885	-
Foin									
	1	-	-	-	-	-	464	3,210	-
	2	-	-	-	-	-	2,320	840	-
	3	-	-	-	-	-	2,784	4,050	-
Tabac									
	1	-	-	-	-	-	0	11	-
	2	-	-	-	-	-	0	42	-
	3	-	-	-	-	-	0	53	-
Coton									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
Fruits et légumes									
	1	-	-	-	-	-	1,403	1,109	-
	2	-	-	-	-	-	0	720	-
	3	-	-	-	-	-	1,403	1,829	-
Autres produits agricoles									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
PRODUITS DES ANIMAUX		40	217	450	660	840	6,011	8,889	
Bétail									
	1	-	-	-	-	-	780	4,449	-
	2	-	-	-	-	-	2,340	260	-
	3	40	217	450	660	840	3,120	4,709	-
Viandes préparées									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
Autres produits provenant des marchands de provisions									
	1		-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	446	562	-
	3	-	-	-	-	-	446	562	-
Volailles, Gibier et poisson									
	1	-	-	-	-	-	2,248	3,390	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	2,248	3,390	-
Laine									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
Cuir et peaux									
	1	-	-	-	-	-	66	96	-
	2	-	-	-	-	-	131	132	-
	3	-	-	-	-	-	197	228	-
Autres produits d'animaux									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
PRODUITS DES FORETS		40,600	75,734	115,783	174,120	92,500	178,776	327,978	-
Bois de construction									
	1	-	-	-	-	-	65,490	71,246	-
	2	-	-	-	-	-	11,770	2,414	-
	3	-	-	-	-	-	77,260	73,660	-
Bois de chauffage									
	1	-	-	-	-				
	2	-	-	-	-				
	3	29,000	35,975	47,476	-				
Autres produits de la forêt									
	1	-	-	-	-	-	65,727	197,338	-
	2	-	-	-	-	-	35,799	56,980	-
	3	11,600	39,759	68,307	-	-	101,526	254,318	-
MANUFACTURES		1,500	10,160	8,074	160,500	99,020	33,140	42,882	-
Pétroles et autres huiles									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	425	1,415	-
	3	-	-	-	-	-	425	1,415	-
Sucre									
	1	-	-	-	-	-	0	210	-
	2	-	-	-	-	-	463	1,480	-
	3	-	-	-	-	-	463	1,690	-
Fer en gueuses et en loupes									
	1	-	-	-	-	-	0	1,891	-
	2	-	-	-	-	-	0	2,990	-
	3	-	-	-	-	-	0	4,881	-
Rails de fer et d'acier									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	5,871	158	-
	3	-	-	-	-	-	5,871	158	-
Autres pièces moulées et machineries									
	1	-	-	-	-	-	1,108	259	-
	2	-	-	-	-	-	3,015	1,505	-
	3	-	-	-	-	-	4,123	1,764	-
Métal en barres et en feuilles									
	1	-	-	-	-	-	0	0	-
	2	-	-	-	-	-	0	0	-
	3	-	-	-	-	-	0	0	-
Ciment, briques et chaux									
	1	-	-	-	-	-	6,009	631	-
	2	-	-	-	-	-	5,722	16,155	-
	3	-	-	-	-	-	11,731	16,786	-
Instruments aratoires									
	1	-	-	-	-	-	0	98	-
	2	-	-	-	-	-	520	1,025	-
	3	-	-	-	-	-	520	1,123	-
Wagons, voitures, outils									
	1	-	-	-	-	-	0	156	-
	2	-	-	-	-	-	165	264	-
	3	-	-	-	-	-	165	420	-
Vins, liqueurs et bières									
	1	-	-	-	-	-	135	2,547	-
	2	-	-	-	-	-	309	2,041	-
	3	-	-	-	-	-	444	4,588	-
Meubles et effets de ménage									
	1	-	-	-	-	-	64	207	-
	2	-	-	-	-	-	33	179	-
	3	-	-	-	-	-	97	386	-
Autres produits manufacturés									
	1	-	-	-	-	-	1,541	8,362	-
	2	-	-	-	-	-	7,730	1,308	-
	3	1,500	10,160	8,074	-	-	9,271	9,670	-
MARCHANDISES		6,920	6,642	17,696	0	0	76,946	31,273	
	1	-	-	-	-	-	3,478	2,741	-
	2	-	-	-	-	-	3,478	6,176	-
	3	-	-	-	-	-	6,956	8,917	-
DIVERS					-				
	1	-	-	-	-	-	23,330	17,540	-
	2	-	-	-	-	-	46,662	4,816	-
	3	6,920	6,642	17,696	-	-	69,992	22,356	-
TOTAL									
	1	-	-	-	-	-	176,880	334,685	-
	2	-	-	-	-	-	151,810	208,340	-
	3	48,900	95,958	145,770	341,600	321,391	328,690	543,025	-

ANNEXE U

Bétail par fermes+ Quantités vendues par les fermes	COMTES 1871					1881					1891				
	LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	QUEBEC EST	CHICOUTIMI	LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	QUEBEC EST	CHI-LSJ	LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	QUEBEC EST	CHI-LSJ
Valeur des produits agricoles															
Récoltes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Légumes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bétail vendu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produit des animaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dont Produits laitiers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits de la forêt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bois équarri ($)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Billots pour bois de serv($)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Divers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BETAIL															
Bêtes à cornes (B.F)	783,462	17,526	8,534	-	12,570	1,030,333	19,344	8,816	-	19,908	969,312	21,634	9,721	-	22,662
(Quantités vendues (Q.V)	155,373	2,524	1,384	-	1,160	160,207	3,193	1,175	-	3,550	200,165	3,436	1,676	-	5,066
dont XX Vaches laitières	406,542	8,873	5,378	-	5,933	490,977	9,847	5,878	-	9,396	549,544	12,720	6,461	-	12,998
(Q.V)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chevaux (B.F)	253,377	4,396	3,238	-	3,145	273,852	4,401	3,607	-	6,064	344,290	6,426	4,143	-	5,895
(Q.V)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moutons (B.F)	1,007,800	28,159	6,527	-	21,683	889,833	23,081	5,011	-	28,433	730,286	16,477	2,901	-	28,202
(Q.V)	464,119	9,221	2,540	-	5,208	436,336	10,067	2,092	-	11,787	416,601	9,598	1,832	-	14,118
Porcs (B.F)	371,452	7,774	3,712	-	7,374	329,199	4,810	3,226	-	8,390	369,608	5,086	3,611	-	8,190
(Q.V)	325,609	7,889	3,600	-	6,795	333,159	6,868	3,699	-	8,023	341,770	7,082	4,369	-	8,261
Volailles (B.F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,907,042	45,330	50,311	-	40,223
(Q.V)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	
PRODUITS DES ANIMAUX															
Produits laitiers															
Lait produit (lb)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lait vendu (lb)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beurre de ferme (lb)	24,289,127	425,275	297,421	-	148,106	30,630,397	608,721	409,821	-	393,127	-	-	-	-	-
Beurre vendu par les fermiers (lb)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,113,226	627,600	446,979	-	372,492
Fromage de ferme (lb)	812,435	133	2,381	-	6	559,278	1,821	2,323	-	-	4,280,941	818	1,361	-	1,559
Oeufs															
Oeufs produits (douz)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oeufs vendus (douz)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laine															
Tonte (lb)	2,763,304	60,451	19,434	-	43,394	2,730,546	64,460	15,037	-	83,382	2,547,245	59,837	10,688	-	94,421
PRODUITS FOREST.	24,309,088	247,692	38,268	-	863,703	43,314,866	581,785	173,473	-	161,949	17,340,613	-	-	-	-
Bois équarri (pds cu)	9,277,210	1,792	250	-	19,822	5,554,770	560	9,566	-	9,947	15,228,814	234,209	150,528	-	57,425
Billots pour bois de service	15,031,876	245,900	38,018	-	843,881	13,582,707	173,990	20,657	-	1,084,098	2,111,799	-	4,272	-	599,937
Bois de chauffage (corde)	312,612	86,317	60,740	-	62,328	3,638,928	108,047	64,579	-	119,777	-	-	-	-	-
MANUFACTURES															
Valeur totale	$77,205,182	$626,761	$1,298,642	-	$450,692	$104,662,258	$809,199	$1,488,957	-	$83,382	$153,255,583	$1,370,239	$1,287,100	-	$1,030,509
Beurre seulement	-	-	-	-	-	$124,698	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beurre fabri. seulement (lb)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fromage seulement	$123,981	-	-	-	-	$739,105	$300	-	-	-	$2,362,595	$32,635	-	-	$59,052
Fromage fabriqué. seulement (lb)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beurre et fromage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beurre et fro. fabri (lb)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits des moulins à fari	$9,897,714	-	-	-	-	$8,861,752	$127,430	$307,980	-	$25,550	$8,697,483	$82,272	$145,255	-	$127,961
Produits des billots	-	-	-	-	-	$98,130	$325	$1,662	$353	-	$256,513	$380	$4,374	-	$12,053
Produits du bois de constru	$2,381,864	$50,975	$28,962	-	$8,065	$303,335	-	-	-	$1,000	$3,852,287	-	$2,600	-	$2,665
Pulpe de bois (procédés chimiques)		-	-	-	-	$63,330	$9,300	-	-	-	$832,936	$83,500	-	-	-
Papier	$537,376	$53,900	$27,000	-	-	$1,289,525	$39,600	$35,900	-	-	$1,501,150	$149,000	$55,000	-	-

Source: Recensements du Canada, Agriculture et Manufactures 1871-1921.

LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	QUEBEC EST	1901 CHIC-SAGUE		LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	QUEBEC EST	1911 CHICOUTIMI	LAC ST-JEAN	LE QUEBEC	PORTNEUF	CMT. DE QUEBEC	CHICOUTIMI	1921 LAC ST-JEAN
$44,851,108	$632,636	$518,919	$54,645	$1,364,911	En 1901 légumes	$87,329,989	$1,710,935	$253,870	-	$1,130,250	$2,090,028	$132,609,699	$2,705,831	$1,747,659	$2,554,402	$3,954,290
$2,564,801	$36,881	$45,305	$12,571	$12,806	comprend fruits	$5,797,668	$105,901	$44,635	-	$49,688	$92,297	$5,113,959	$108,465	$253,421	$88,633	$133,551
$14,106,651	$258,053	$131,443	$4,926	$401,196	et légumes	$28,739,921	$568,980	$390,402,349	-	$350,226	$643,548	$37,248,944	$644,997	$354,485	$687,705	$1,339,132
$21,349,520	$420,115	$282,008	$23,206	$547,200		$14,863,458	$769,985	$539,953	-	$435,826	$759,818	$78,678,188	$1,673,226	$1,033,190	$1,294,889	$2,818,121
$20,207,826	$390,556	$242,409	$88,056	$501,104		$25,778,109	$581,604	$47,210	-	$327,720	$584,024	$85,390,352	$1,406,083	$895,250	$1,166,943	$2,569,859
$18,309,718	$400,970	$150,757	-	$753,294		$13,122,287	$315,444	$194,849	-	$517,874		-	-	-	-	-
$679,190	$43,955	$11,417	-	$56,743		$305,403	$21,595	$28,116	-	$29,706	Chicoutimi Sag.	-	-	-	-	-
$10,848,844	$150,984	$22,903	-	$264,586		$4,561,510	$102,268	$66,581	-	$157,408	"	-	-	-	-	-
$7,443,882	$206,031	$116,437	-	$431,965		$8,255,374	$191,581	$100,150	-	$330,782		-	-	-	-	-
1,377,447	28,808	11,687	1,203	39,447		1,441,432	32,962	11,007	-	20,855	38,794	1,594,710	31,643	10,243	26,052	53,803
242,909	5,336	1,88[illegible]	9[illegible]	5,773		181,844	3,148	1,635	-	1,918	3,561	449,329	8,656	4,166	5,685	12,387
767,825	17,180	7,464	1,016	22,191	En 1901	754,220	17,781	7,232	-	11,035	19,607	800,702	16,500	6,054	12,382	28,757
-	-	-	-	-	comprend les	103,180	2,784	1,492	-	1,232	2,985	51,512	1,098	435	547	1,260
					produits et animaux											
322,967	8,449	3,800	1,449	8,612	des lopins de terres	375,134	8,860	4,356	-	4,632	7,530	332,533	8,952	3,422	4,415	9,043
						46,006	786	698	-	425	1,136	15,367	216	60	163	388
880,563	14,290	2,925	55	32,140		843,210	11,959	1,543	-	11,362	25,483	856,169	13,520	1,890	18,732	40,015
383,375	7,049	1,544	76	13,602		274,756	4,863	1,750	-	3,946	9,812	338,861	4,808	897	7,120	15,678
408,928	7,119	3,997	389	15,413		802,644	15,249	1,836	-	14,811	28,399	568,171	10,432	4,215	15,828	38,156
427,123	10,591	5,633	202	18,289		414,805	10,411	6,827	-	4,518	8,963		10,974	4,777	10,618	26,488
3,315,567	62,565	50,000	8,410	79,555		8,161,794	109,869	92,059	-	49,445	78,870	8,481,916	112,944	82,078	53,179	101,594
1,930,398	41,024	30,504	263	51,228		1,641,985	35,412	38,654		7,433	17,217	1,759,248	30,481	20,492	27,500	52,010
-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	2,964,765,591	82,023,863	30,144,433	55,337,363	106,396,084
-	-	-	-	-		2,701,971,818	60,994,416	29,554,780	-	39,288,548	88,528,879	1,591,019,213	43,675,398	12,809,620	40,531,405	78,225,055
18,357,188	418,049	437,898	10,582	444,012		-	-	-			-	15,625,920	297,401	325,013	355,306	435,703
-	-	-	-	-		19,585,961	419,952	391,048	-	258,368	454,126	6,746,234	182,948	180,809	217,958	157,093
-	-	-	-	-		358,629	-	433	-	150	4,263	104,280	110	-	6,990	7,430
18,502,415	324,702	228,247	27,927	359,173		-	-	-		-	-	19,118,989	483,393	253,277	171,889	389,657
-	-	-	-	-		20,104,814	524,829	344,948		188,068	287,322	8,313,416	226,860	118,830	66,492	120,581
2,772,898	48,859	11,815	240	153,751		1,883,491	38,039	4,919		34,160	79,146	2,614,609	38,829	6,211	54,375	132,807
-	-	-	-	-		-	-	-	-	-						
5,520,889	424,312	60,577	0	859,524		2,187,504	171,280	230,283	0	235,041	Chicoutimi Sag.					
1,291,8[illegible]	18,42[illegible]	2,711	0	39,541		444,524	8,845	8,016	0	15,928	"					
-	-	-	-	-		-	-	-	-	-						
$158,287,994	$1,200,947	$1,377,522	$923,5[illegible]	$1,283,938		$350,901,858	$1,781,838	$1,702,227	$14,887,411	$3,762,272	-					
$4,089,212	$117,688	$31,666	-	$1,422		$18,156,986	$394,647		-	$709,899	-	$15,259,648	$437,068	-	-	$754
20,513,363	647,302	136,640	0	6,707		-	-	-	-	-	-	42,090,343	1,190,065	-	-	1,800
$5,538,554	$101,738	$3,024	$0	$178,024		-	-	-	-	-	-	$6,129,462	$50,544	-	-	$1,280,600
58,328,319	1,053,439	33,600	0	1,851,543		-	-	-	-	-	-	36,573,194	296,191	-	-	8,067,574
$3,248,611	$77,847	$0	$0	$144,338		-	-	-	-	-	-	$5,461,282	$97,495	-	-	$320,770
28,413,517	683,061	0	0	1,288,761		-	-	-	-	-	-	24,209,601	438,219	-	-	1,744,449
$3,195,911	$38,062	$0		-		$11,095,311	$17,910	-	-	$146,410	-	-	-	-	-	-
$10,391,838	$270,761	$78,100	$0	$781,674		$26,669,747	$501,749	$626,180	$57,300	$916,300	-	-	-	-	-	-
$2,334,366	-	-	$349,209	-		$10,009,873	-	-	$492,000	$133,640	-	-	-	-	-	-
$2,421,068	-	$0	$0	-		$3,169,025	-	$0	$0	$1,748,888	-	-	-	-	-	-
$2,621,071	$198,048	$0	$0	$0		$10,971,446	$408,242	$0	$0	$0	-	-	-	-	-	-

ANNEXE V

Annexe V: NOMBRE DE VOYAGEURS ET TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTES PAR LE QLSJ

Années	Voyageurs	Marchandises	Vitesse moy. (km)	Vitesse moy. (km)
	transportés	tonnes transportés	Trains voyageurs	Trains marchandises
au 30 juin				
1881	5,480	-	24.10	24.10
1882	22,418	21,780	32.20	22.50
1883	41,376	20,090	40.20	24.10
1884	50,388	44,700	32.20	19.30
1885	53,942	49,900	32.20	19.30
1886	69,793	53,272	32.20	19.30
1887	68,096	44,040	32.20	19.30
1888	66,385	60,900	32.20	19.30
1889	69,019	96,825	32.30	19.40
1890	79,725	103,725	32.30	19.40
1891	87,068	95,956	35.50	19.40
1892	84,736	111,497	35.50	19.40
1893	98,425	133,458	35.50	19.40
1894	106,618	130,253	35.50	19.40
1895	122,941	145,770	35.40	19.40
1896	128,846	144,390	35.50	19.40
1897	130,009	150,346	35.50	19.40
1898	153,669	199,441	40.30	19.40
1899	185,861	263,021	-	-
1900	-	300,467	41.90	25.80
1901	238,727	341,690	41.80	25.70
1902	198,861	225,366	48.40	24.20
1903	207,993	233,467	48.40	24.20
1904	247,905	318,730	45.20	24.20
1905	266,459	321,391	45.20	24.20
1906	301,729	345,001	45.20	24.20
1907	325,629	344,820	-	-
1908	361,100	345,458	-	-
1909	352,419	320,469	-	-
1910	325,329	260,134	-	-
1911	311,900	328,699	-	-
1912	352,463	381,416	-	-
1913	405,896	540,351	-	-
1914	464,956	543,025	-	-
1915	-	-	-	-
1916	-	-	-	-
1917	-	-	-	-
1918	-	-	-	-
1919	-	-	-	-
1920	-	-	-	-
1921	-	-	-	-
Source: Statistiques des chemins de fer du Canada.				

ANNEXE W

Annexe W: RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION DU QLSJ

Années	RECETTES D'EXPLOITATION				FRAIS	RECETTES	PROPORTION
	Voyageurs	Marchandises	Autres	Total	D'EXPLOITATION	NETTES	RECETTES/FRAIS
au 30 juin							
1881	$1,627.43	$7,248.10	$0.00	$8,875.53	$5,363.18	$3,512.35	1.65
1882	$7,378.06	$16,697.39	$334.80	$24,410.25	$20,207.36	$4,202.89	1.21
1883	$11,869.52	$15,927.79	$2,868.63	$30,665.94	$24,303.62	$6,362.32	1.26
1884	$14,332.06	$37,777.54	$971.40	$53,081.00	$40,255.73	$12,825.27	1.32
1885	$15,529.08	$44,519.02	$1,333.44	$61,381.54	$46,541.75	$14,839.79	1.32
1886	$22,316.08	$46,125.44	$2,461.76	$70,904.08	$57,201.95	$13,702.13	1.24
1887	$25,048.79	$45,583.79	$2,904.64	$73,537.22	$52,441.16	$21,096.06	1.4
1888	$22,683.27	$60,129.51	$3,339.82	$86,242.60	$58,213.91	$28,028.69	1.48
1889	$33,814.36	$101,298.00	$7,845.65	$142,958.01	$109,537.13	$33,420.88	1.31
1890	$39,992.14	$105,818.51	$7,549.99	$153,360.64	$137,708.45	$15,652.19	1.11
1891	$44,905.99	$99,089.69	$8,637.63	$152,633.31	$148,475.65	$4,157.66	1.03
1892	$43,497.06	$97,436.35	$9,001.09	$149,934.50	$144,480.18	$5,454.32	1.04
1893	$43,859.21	$112,933.56	$24,069.79	$180,862.56	$159,843.60	$21,018.96	1.13
1894	$45,113.91	$107,042.96	$12,156.10	$164,312.97	$157,737.22	$6,575.75	1.04
1895	$56,104.86	$126,715.04	$15,918.34	$198,738.24	$182,668.03	$16,070.21	1.09
1896	$58,206.80	$130,943.37	$19,149.45	$208,299.62	$184,054.18	$24,245.44	1.13
1897	$60,020.85	$134,063.10	$19,803.57	$213,887.52	$189,235.78	$24,651.74	1.13
1898	$69,845.90	$158,269.15	$30,615.04	$258,730.09	$217,892.72	$40,837.37	1.19
1899	$77,129.74	$188,546.67	$29,630.59	$295,307.00	$246,276.25	$49,030.75	1.19
1900	$91,837.48	$224,652.67	$22,795.37	$339,285.52	$243,827.64	$95,457.88	1.39
1901	$111,131.07	$238,872.19	$25,692.63	$375,695.89	$284,321.92	$91,373.97	1.32
1902	$116,360.24	$234,392.93	$47,850.08	$388,603.25	$315,598.51	$73,004.74	1.23
1903	$125,284.16	$226,544.10	$79,855.12	$431,683.38	$310,581.24	$121,102.14	1.39
1904	$147,128.16	$275,300.45	$55,565.93	$477,994.54	$326,562.47	$151,432.07	1.46
1905	$155,452.03	$311,606.05	$30,147.79	$497,205.87	$360,969.62	$136,236.25	1.38
1906	$174,420.15	$340,711.41	$48,726.43	$563,857.99	$388,062.44	$175,795.55	1.45
1907	$206,761.94	$365,045.41	$29,812.33	$601,619.68	$395,715.52	$205,904.16	1.52
1908	$226,360.73	$406,100.43	$24,053.72	$656,514.88	$489,308.81	$167,206.07	1.34
1909	$258,149.59	$362,977.81	$10,261.66	$631,389.06	$553,210.05	$78,178.91	1.14
1910	$237,473.69	$335,350.17	$8,237.39	$581,061.25	$546,917.09	$34,144.16	1.06
1911	$233,643.42	$386,978.83	$9,989.05	$630,611.30	$587,091.22	$43,520.08	1.07
1912	$280,400.59	$505,494.31	$12,160.41	$798,055.31	$695,873.98	$102,181.33	1.15
1913	$312,359.61	$631,546.55	$15,474.24	$959,380.40	$836,159.75	$123,220.65	1.15
1914	$317,285.54	$602,641.93	$14,849.74	$934,777.21	$845,814.90	$88,962.31	1.11
1915	-	-	-	-	-	-	-
1916	-	-	-	-	-	-	-
1917	-	-	-	-	-	-	-
1918	-	-	-	-	-	-	-
1919	-	-	-	-	-	-	-
1920	-	-	-	-	-	-	-
1921	-	-	-	-	-	-	-
Source: Statistiques des chemins de fer du Canada.							

ANNEXE X

Annexe X: PARC DU MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE DU QLSJ

Type de wagons	1881	1885	1891	1895	1901	1911	1914
Wagons couverts (WC)	1	8	57	57	202	459	346
Wagons plats	40	74	193	234	189	179	104
Wagons à bestiaux	0	inclus dans WC	inclus dans WC	inclus dans WC	inclus dans WC	20	3
Wagons à houille	0	0	0	0	0	71	39
Wagons-citernes	0	0	0	0	0	0	0
Wagons frigorifiques	0	0	0	0	2	2	0
Autres wagons	0	0	0	0	51	0	0
Total	41	82	250	291	444	731	492
Voitures voyageurs	2	8	27	28	21	34	49
Locomotives	3	8	14	14	16	26	29
Source: Statistiques des chemins de fer du Canada.							

ANNEXE Y

LES VOIES SOUVERAINES: ESQUISSE D'UNE POLITIQUE FERROVIAIRE QUÉBÉCOISE

par Richard Leclerc, Ph.D

Introduction

Dans la volonté de contrer l'intégration aux États-Unis des territoires situés à l'ouest de l'Ontario et de soutenir l'établissement d'un marché commun au sein de l'union canadienne par la création de flux d'échanges interprovinciaux, un réseau ferroviaire s'est déployé transversalement au continent nord-américain dans l'axe est-ouest. Ainsi, en réciprocité de l'adhésion en 1871 de la Colombie-Britannique au pacte fédératif, le gouvernement fédéral n'hésita pas à consacrer des investissements colossaux dans l'intention de souder par le biais d'un lien ferré cette contrée au reste du Canada.

Au cours de la seconde moitié du XIX[e] siècle, la construction d'un chemin de fer vers les rives du Pacifique a été la résultante d'une vision politique ayant comme dessein l'expansion de l'entité canadienne par l'annexion des territoires de l'Ouest, laquelle occupation s'effectua par la création d'un réseau ferré qui appuya l'établissement de colonies de peuplement, en conformité avec la *National Policy* énoncée par le premier ministre canadien John Macdonald en 1879.

L'édification du chemin de fer transcontinental n'a guère favorisé la colonisation et le développement intérieur du Québec, en antinomie aux régions situées à l'ouest de sa frontière. À l'aube du XX[e] siècle, les quelques lignes ferroviaires qui structurent son réseau se concentrent dans la vallée du Saint-Laurent à l'intérieur du triangle Québec-Montréal-Sherbrooke. La fonction primaire de ces voies est d'assurer le transit est-ouest des échanges commerciaux pan-canadiens ou vers les grands centres industriels étatsuniens. Dans une moindre mesure, elles desservent localement les industries situées en amont de la ville de Québec, plus spécialement celles des régions de Montréal et de l'Estrie.

Dans cette entreprise canadienne, de nombreuses régions québécoises périphériques aux lignes pan-canadiennes ont dû compter sur les généreux subsides du gouvernement québécois pour être

désenclavées et bénéficier des bienfaits du transport sur rail. Le gouvernement du Québec conscient de cette conjoncture a porté jusqu'au début du XXe siècle une sollicitude particulière pour le développement ferroviaire. Constituant une alternative pour les régions négligées, il fut par le biais de sa politique ferroviaire, un partenaire privilégié pour les intervenants et les élites régionales (p. ex. le curé Antoine Labelle et son chemin de fer de colonisation des Laurentides). Ce soutien répondait aux démarches directes des milieux nationalistes et ecclésiastiques qui réclamaient des dirigeants politiques, des mesures en vue de favoriser l'ouverture de nouvelles régions de colonisation. Pendant que l'Administration fédérale subventionnait massivement la construction de voies ferrées dans les Provinces de l'intérieur, le Québec avait peine à endiguer l'émigration de sa population vers les États-Unis, en raison du surpeuplement et de l'appauvrissement des zones rurales de la vallée du Saint-Laurent.

Tout au long de cette période, les actions du gouvernement québécois dans ce secteur furent marquées sous le sceau de la suppléance. Cette intervention était motivée davantage par la volonté de contrebalancer les carences du gouvernement fédéral à l'égard du développement de son territoire que par celle d'occuper une compétence qui lui était dévolue par la *Loi constitutionnelle de 1867.*

La priorité accordée au transport sur rail par l'Administration québécoise déclina progressivement dès l'aube du XXe siècle. Jusqu'à l'orée des années 1970, les gouvernants qui se succédèrent à Québec s'affranchissent de ce dossier.

Du rôle de suppléance qui animait ses actions au XIXe siècle, l'émergence au cours des années soixante de l'État-providence québécois alliée au désir d'occuper dans sa totalité les pouvoirs constitutionnels qui lui sont dévolus, contribuèrent à l'intérêt renouvelé du Québec pour le transport sur rail. Par opposition au contexte prévalant antérieurement, l'attitude d'indifférence céda le pas à un certain interventionnisme qui anime les actions du nouvel État québécois.

Par une action continue dans le cadre de sa politique d'aide au transport en commun, le ministère des Transports joue, depuis le début de la décennie 1970, un rôle de premier plan dans le développement du réseau ferroviaire urbain de la région de Montréal. Quant au transport sur rail des marchandises, le gouvernement, comme il en sera question ultérieurement, s'est engagé dans plusieurs dossiers d'envergure (p. ex. le traversier-rail COGEMA).

Un des corollaires de cette présentation est de nantir le public québécois d'un ensemble d'objectifs et de propositions visant au contrôle du transport ferroviaire.

Objectifs

La politique ferroviaire québécoise doit favoriser l'atteinte des sept objectifs fondamentaux suivants:

- Concourir à la pleine et entière juridiction du gouvernement du Québec sur la totalité du réseau ferroviaire établi sur son territoire.
- Appuyer l'aménagement du territoire et de développement économique régional en fonction des intérêts de l'État québécois.
- Favoriser le développement économique et technologique du Québec tout en appuyant l'émergence d'une expertise ferroviaire au sein de l'industrie et des établissements d'enseignement supérieur du pays.
- Octroyer sur la scène internationale un rôle d'intervenant majeur au Québec, qui devrait lui permettre de développer des créneaux et des marchés encore peu exploités pour ses produits ferroviaires.
- Faire en sorte que la propriété des entreprises ferroviaires soit contrôlée par des intérêts privés et publics exerçant leurs principales activités au Québec.
- S'assurer que l'ensemble du réseau ferroviaire soit au service de la population québécoise et desserve l'ensemble des régions administratives du Québec.
- Faire en sorte que les services ferroviaires dispensés par des entreprises publiques doivent viser à la rentabilité et à l'autofinancement de leurs activités tout en s'appuyant sur une action orientée vers les besoins des clientèles, ainsi que la qualité des services dispensés.

Abordons maintenant comment s'effectuera la mise en application de la politique ferroviaire proposée en fonction des grands objectifs qui viennent d'être introduits.

Mode de gestion du réseau et des entreprises ferroviaires

L'ensemble des voies ferrées établies sur le territoire québécois devront passer sous le contrôle du gouvernement québécois. Seules les voies ferrées dites industrielles, desservant la propriété d'entreprises privées, seront exclues par cette mesure. Nonobstant, en matière de réglementation ferroviaire ces infrastructures ainsi que le matériel roulant ferroviaire qui y est utilisé, seront soumis à la législation votée par l'Assemblée nationale.

Le principe de la propriété publique déjà utilisé en ce qui a trait au réseau routier sera appliqué aux chemins de fer. C'est-à-dire que le gouvernement du Québec sera propriétaire des infrastructures ainsi que des équipements attenant à la voie (p.ex. signaux et ponts) et en assurera l'entretien. L'introduction de ce mode de gestion original s'avère nécessaire afin

d'octroyer aux Québécois un droit de regard bonifié sur la configuration de son réseau ferroviaire de base, au détriment d'une approche où se sont des intervenants privés et étrangers qui sont détenteurs de ce pouvoir.

Le réseau ferroviaire public sera financé par le biais d'une taxe aux entreprises ferroviaires utilisatrices des chemins de fer québécois. Cet impôt devra concourir à couvrir la totalité des coûts engendrés par cette nouvelle activité gouvernementale.

C'est au gouvernement du Québec que reviendra le rôle de planifier et de développer le réseau ferroviaire, contrairement au contexte prévalant antérieurement. Ces activités devront s'effectuer par l'entremise d'une commission réunissant à part égale des intervenants issus des milieux socio-économiques régionaux, des membres du gouvernement et des entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, c'est aux entreprises ferroviaires que reviendra la responsabilité de fournir la totalité du matériel roulant requis pour mener à bien leurs activités. A l'exception du transport des personnes, le gouvernement ne devra s'impliquer dans ce champ que lorsque l'entreprise privée ne peut remplir ce mandat.

Cette nouvelle philosophie de gestion où la propriété des infrastructures de chemins de fer est totalement séparée des utilisateurs, devrait favoriser une meilleure concurrence entre les offreurs de services ainsi qu'une mobilité améliorée des personnes et des marchandises sur le territoire. Dorénavant l'exclusivité du réseau ne sera plus l'affaire d'une seule entreprise mais il sera plutôt un équipement d'état de nature publique.

Le transport en commun urbain de type ferroviaire

Les activités de transport en commun urbain qui incluent le transport ferroviaire des personnes, devront désormais relever d'une société d'État qui remplacera l'ensemble des organismes publiques de transport (OPT) en fonction sur le territoire québécois.

La Société québécoise des transports (SQT), créée en juin 1983 serait en mesure d'assurer ce mandat. Le transfert des pouvoirs à la Société, devrait favoriser une meilleure action concertée du gouvernement sur l'ensemble du territoire, tout en réduisant les querelles de clocher trop fréquentes entre les OPT. Une partie de son conseil d'administration devrait être réservée aux intervenants du milieu, tels les administrations municipales, les utilisateurs, ainsi que les travailleurs de la Société. De plus, ces derniers seront appelés à devenir actionnaires minoritaires de la Société.

La contribution des utilisateurs aux coûts d'exploitation devrait tendre à couvrir l'ensemble des frais occasionnés par la production des services de transport en commun. Afin de concourir à cet objectif et sachant que les dépenses liées aux ressources humaines accaparent plus de la moitié des coûts de fonctionnement des OPT, les opérations ferroviaires de la SQT devront s'appuyer sur une automatisation poussée des services de billeterie, ainsi que du fonctionnement des rames de métro et de trains de banlieue.

Le transport ferroviaire interurbain

Le transport interurbain des marchandises et des personnes sera sous la responsabilité d'entreprises à capital actions ou de coopératives où le gouvernement du Québec et ses organismes pourront prendre des participations. Le gouvernement, par le biais de la Société québécoise des transport, sera appelé à opérer entre les principaux centres urbains du Québec des services ferroviaires de transport des personnes.

Par ailleurs, un programme gouvernemental devrait permettre aux compagnies de desservir certaines régions où le service ferroviaire des personnes et des marchandises ne s'avère pas rentable. Toutefois, cette contribution ne devrait pas couvrir les coûts engendrés lorsque les dépenses d'exploitation allouées à un service déficitaire dépasse plus de 50% des revenus tirés par l'entreprise.

Les citoyens et les entreprises québécoises seront encouragés à devenir actionnaires de ces compagnies. De plus, des mesures fiscales encourageront les employés à participer au capital-action de leur entreprise. Ces mesures devront permettre aux Québécois de reprendre le contrôle d'entreprises qui, en 1991, étaient toutes la propriété d'intérêts étrangers.

La politique ferroviaire et le développement technologique et économique

La politique doit viser à développer une activité ferroviaire où le recours aux ressources humaines et matérielles devra provenir du Québec, sans toutefois exclure l'apport des expériences et des technologies étrangères qui ne peuvent que favoriser l'amélioration du réseau national.

L'électrification progressive du réseau ferroviaire est souhaitable concourant ainsi à renchérir l'autosuffisance énergétique de l'État québécois. Cette nouvelle avenue devrait lui permettre de mieux se prémunir d'un accès incertain à des ressources pétrolières sur lesquelles le Québec ne

détient aucun pouvoir quant à la fixation des prix. De plus, cette conversion à l'électricité, permettra de développer une expertise dans ce domaine, tout en réduisant les coûts de production des services ferroviaires.

Par ailleurs, la présence d'une industrie du matériel ferroviaire en terre québécoise autorise le gouvernement a favoriser l'achat chez soi dans ce secteur, dans le dessein d'appuyer ce secteur générateur d'emploi. Dans un tel contexte, l'ensemble du matériel ferroviaire utilisé au Québec devra être fabriqué par des entreprises établies sur le territoire lorsque ces produits y sont manufacturés.

La politique ferroviaire et le système scolaire

La politique d'achats chez soi s'appuiera sur une dynamique activité de recherche et de développement non seulement technologique mais également socio-économique. Pour se faire le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science, avec le concours des collèges et des universités, devra subventionner le développement de programmes d'études et de recherches axés sur le transport ferroviaire qui correspondent à la réalisation des buts de la politique. Ces mesures auront pour effet de donner aux Québécois une expertise ferroviaire complète, tout en les imprégnant d'une véritable *culture ferroviaire*, laquelle est généralement l'apanage des milieux anglophones qui ont exercé un quasi contrôle sur les activités ferroviaires en terre québécoise depuis plusieurs décennies.

Il serait également souhaitable que des études soient entreprises en vue d'appuyer le développement futur du transport ferroviaire au Québec. Dans un environnement socio-économique et politique qui devrait favoriser une prise en charge de plus en plus importante des chemins de fer par des intervenants québécois, il s'avère essentiel de bien connaître ce secteur afin d'annihiler dans la mesure du possible des bévues qui auraient pour conséquence d'handicaper le développement de l'État.

Dans ce contexte, il faudra favoriser l'étude d'expériences étrangères qui devraient aider le Québec à trouver sa voie dans le développement d'un modèle original et adapté de politique ferroviaire intégrée apte à répondre aux défis futurs ainsi qu'à ses besoins. Pour mener à bien cette tâche, les chercheurs québécois devront s'intéresser aux politiques ferroviaires de diverses nations. Dans cette optique, ils s'attarderont notamment à l'examen des modes d'interventions adaptés aux technologies en usage ainsi qu'aux impacts sur l'aménagement du territoire et sur le développement économique régional. Cela sera fait dans l'intention de mieux assimiler les fondements ayant mené à la production d'extrants désirables ou désavantageux pour un espace.

Finalement, une analyse de la contribution de l'industrie du matériel ferroviaire devrait être entreprise dans le dessein de mieux comprendre sa contribution au développement économique de la nation et de certaines régions. A titre d'exemple, il serait intéressant de connaître l'apport socio-économique pour l'ensemble du Québec, ainsi que pour une localité comme La Pocatière, de l'activité générée par une entreprise multinationale comme Bombardier oeuvrant dans la fabrication de matériel roulant de chemins de fer.

La politique ferroviaire et le tourisme

Le chemin de fer doit également devenir un mode devant favoriser le développement du tourisme. Plusieurs circuits, tels ceux du chemin de fer reliant Montréal au Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Charlevoix, présentent des atours certains pour une telles activités, notamment auprès des marchés touristiques internationaux. Une telle avenue devra favoriser la naissance d'un type de tourisme encore peu répandu au Québec.

Les produits offerts devraient être de haute qualité, abordables pour l'ensemble des clientèles et utilisé un matériel ferroviaire à vapeur afin de susciter l'attrait de ces circuits. Par ailleurs, des services hauts de gammes s'inspirant des grands trains nord-américains et européens, tel l'Orient express pourront être opérés sur ces lignes.

Conclusion

Ces quelques propositions ne constitue qu'une esquisse d'éléments fondamentaux qui devrait éventuellement appuyer l'élaboration et la mise en place d'une véritable politique ferroviaire au Québec, laquelle octroierait à l'État une souveraineté entière dans un secteur vital pour son avenir.

Pour que de telles propositions puissent se réaliser avec succès, l'ensemble des Québécois devront être à même de participer à son élaboration ainsi qu'à sa gestion. Tous les intervenants qui jouent un rôle dans la structure socio-économique nationale, devront se concerter pour donner une chance à la politique ferroviaire québécoise de produire les effets recherchés. Cette concertation est nécessaire pour repousser les ambiguïtés qui ne feraient que réduire l'efficacité et la réussite de la politique.